BIULETYN Polskiej Izby Spedycji i Logistyki
NR 1-6/2017 (styczeń-czerwiec 2017)

Spis treści

TRANSPORT DROGOWY 2

ADR 2017 – nowelizacja przepisów, istotne dla spedytorów i przewoźników zmiany dotyczące przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (B.K.) 2

Platforma TS dla członków PSPD i PISiL 6

TRANSPORT MORSKI 6

Efektywność eksploatacyjna portów morskich w Polsce w zakresie funkcji przeładunkowej (R.R.)..... 6

Stanowisko Polskiej Izby Spedycji i Logistyki w sprawie aktualnej sytuacji w transporcie kontenerowym i praktyk armatorów (D.A.)..... 15

Weryfikacja masy brutto kontenera w transporcie morskim (VGM) (D.A.) 16

Komunikat Głównego Urzędu Miar dotyczący ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (D.A.) 18

CŁO/ PODATKI / FINANSE.....22
Przepisy i praktyka w systemie monitorowania drogowego przewozu towarów - załączniki

EUROINFORMACJE/ FIATA, CLECAT.....22
Stanowiska CLECAT w sprawie transportu drogowego (D.A.) 22

Oświadczenie FIATA I CLECAT w sprawie sytuacji na żeglugowym rynku kontenerowym (D.A.) 25

Austria - ułatwienia dla delegowania pracowników w sektorze transportu (D.A.)..... 26

"Umieszczone w Biuletynie artykuły, komentarze, materiały i wszelkie inne treści w nim zamieszczone nie stanowią ani źródła prawa, ani oficjalnej jego wykładni; nie są też poradą bądź opinią prawną/ prawno-podatkową. Stanowią wyłącznie odzwierciedlenie poglądów Autora, a zatem ich przywoływanie w stosunkach prawnych pomiędzy stronami, osobami trzecimi oraz przed urzędami i sądami odbywać się może wyłącznie na ryzyko Czytelnika."

Wydawca: Polska Izba Spedycji i Logistyki , ul. Świętojańska 3/2, 81-368 Gdynia - tel. (58) 620 98 26, 620 19 50 , fax. (58) 661 39 35, e-mail:pisil@pisil.pl ; www.pisil.pl ; Konto: Bank Millennium S.A. nr 34116022020000000061904525; *NIP: 586-20-75-731; Regon: 192629364 ;* KRS 0000068564, Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ, VIII Wydział Gospodarczy KRS

TRANSPORT DROGOWY

ADR 2017 – nowelizacja przepisów, istotne dla spedytorów i przewoźników zmiany dotyczące przewozu drogowego towarów niebezpiecznych

I. Wprowadzenie.

ADR (fr. L' **A**ccord européen relatif au transport international des marchandises **D**angereuses par **R**oute) – to podstawowy akt prawny regulujący międzynarodowe przewozy drogowe towarów niebezpiecznych w Europie, sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r. . Polska ratyfikowała ją w 1975 r. i od tego czasu stosuje się do jej przepisów.
Najważniejszym krajowym przepisem dotyczącym przewozu drogowego towarów niebezpiecznych jest Ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych z 19 sierpnia 2011 roku, obowiązująca od 1 stycznia 2012 r..

ADR składa się z Umowy właściwej oraz Załączników A i B, stanowiących jej integralną część, zawierających przepisy regulujące w szerokim zakresie warunki przewozu poszczególnych towarów niebezpiecznych w międzynarodowym transporcie drogowym.

Tekst samej Umowy jest niezmienny, natomiast cyklicznym zmianom (co dwa lata w roku nieparzystym) podlegają przepisy Załączników A i B. Jednocześnie wprowadzeniu każdej kolejnej nowelizacji zawsze towarzyszy określenie sześciomiesięcznego okresu przejściowego, w którym znowelizowane przepisy obowiązują nieobligatoryjnie albo można jeszcze stosować ostatnio obowiązującą wersję. W szczególnych przypadkach może być wprowadzony dłuższy okres przejściowy.

Zgodnie z opisaną zasadą, najnowsza nowelizacja przepisów umowy ADR (ADR 2017) może być stosowana od 1 stycznia 2017 r.. Jednocześnie, przepisy ostatnio obowiązujące (czyli wprowadzone nowelizacją z 2015 roku), można stosować jeszcze do 31 czerwca 2017 r.. Od 1 lipca 2017 r. obowiązują wyłącznie przepisy ADR 2017.

W Polsce znowelizowany ADR, wprowadzany jest w życie Oświadczeniem Rządowym, w którym jednolity tekst przepisów po zmianach opublikowany jest w formie załącznika do tego Oświadczenia. Jak dotąd, czyli do dnia 5 czerwca 2017 roku, takie oświadczenie nie ukazało się w Dzienniku Ustaw.

III. ADR 2017 - wybrane nowości

Nowelizacje wprowadzone przez ADR 2017 są liczne. Nowości i zmiany obejmują m.in.:

- nowe definicje,
- nowe obowiązki załadowcy, przewoźnika, napełniającego,
- zmiany dotyczące klasyfikacji, nowe towary niebezpieczne,
- zmiany dotyczące dotychczasowych pozycji w Tabeli A,
- zmiany dotyczące zwolnień dotyczących przewozu gazów i przewozu paliw płynnych,
- nowe oznakowanie baterii litowych,
- zmiany w Instrukcjach pisemnych zgodnych z ADR,
- zmiany dotyczące przewozu luzem – kontener BK3,
- zmiany dotyczące konstrukcji i dopuszczenia pojazdów do przewozu towarów niebezpiecznych (dotyczy pojazdów typu EX/II oraz OX).

Znowelizowany ADR 2017, dodatkowo, w polskiej wersji językowej, w przypadku wielu towarów niebezpiecznych wprowadza zmienione polskie prawidłowe nazwy przewozowe. Jest to wynikiem ujednolicania tych nazw w polskich wersjach językowych przepisów RID i ADR. Należy zatem zwrócić szczególną uwagę na to, by przygotowując dla przewoźnika dokument przewozowy spełniający wymagania ADR, prawidłowa nazwa przewozowa była zgodna z podaną w Tabeli A przepisów ADR 2017 w języku polskim.

W dalszej części przedstawione zostaną informacje tylko o tych zmianach, które są istotne dla przewoźników („przewoźnik", zgodnie z definicją zawartą w ADR, jest to przedsiębiorstwo, które wykonuje operację transportową na podstawie umowy przewozu lub bez niej) i spedytorów.

1) Wybrane nowe definicje.

„Jednostka transportowa cargo" oznacza pojazd, wagon, kontener, kontener-cysternę, cysternę przenośną lub MEGC;

„Załadunek" oznacza wszystkie czynności wykonywane przez załadowcę zgodnie z definicją załadowcy;

„Rozładunek" oznacza wszystkie czynności wykonywane przez rozładowcę zgodnie z definicją rozładowcy;

„Gaz ziemny sprężony (CNG)" oznacza sprężony gaz ziemny o wysokiej zawartości metanu zaklasyfikowany do UN 1971;

„Gaz ziemny skroplony (LNG)" oznacza schłodzony skroplony gaz ziemny o wysokiej zawartości metanu zaklasyfikowany do UN 1972;

„Aerozol lub pojemnik aerozolowy" oznacza przedmiot składający się z naczynia jednorazowego napełniania (….);

„Kontener do przewozu luzem elastyczny" oznacza kontener elastyczny o pojemności nie przekraczającej 15 m^3, włącznie z wykładziną i przymocowanymi urządzeniami manipulacyjnymi i wyposażeniem obsługowym;

2) Nowe obowiązki dla niektórych uczestników przewozu (załadowcy, przewoźnika, napełniającego, rozładowcy) w zakresie bezpieczeństwa.

Dla załadowcy, napełniającego doprecyzowane zostały przepisy dotyczące obowiązku spełnienia wymagań ADR związanych z oznakowaniem odpowiednio kontenera, cysterny, pojazdu tablicami barwy pomarańczowej, znakami i nalepkami ostrzegawczymi.

Przewoźnik - jego niektóre obowiązki zostały zapisane w poniższy sposób:

- upewnić się, że oznakowanie tablicami ostrzegawczymi barwy pomarańczowej, nalepkami ostrzegawczymi, znakami wymaganymi do oznakowania pojazdów zostało na nich umieszczone;
- upewnić się, że wyposażenie określone w ADR dla jednostki transportowej, załogi pojazdu i niektórych klas znajduje się w jednostce transportowej;
- zaopatrzyć załogę pojazdu w Instrukcje pisemne określone w ADR.

Rozładowca - oprócz dotychczasowych obowiązków, powinien także stosować się do odpowiednich wymagań dotyczących manipulowania oraz zapewnić, aby kontenery, które zostały całkowicie rozładowane, oczyszczone i odkażone, nie posiadały nalepek ostrzegawczych, znaków i tablic barwy pomarańczowej.

3) Zmiany dotyczące klasyfikacji, nowe towary niebezpieczne - wybrane informacje.

Doświadczenia związane z transportem niektórych towarów wywołują zmiany w ich klasyfikacji. Tym razem dotyczy to materiałów, które bez stabilizowania są podatne na reakcję z wydzielaniem dużej ilości ciepła, prowadzącą do powstawania większych molekuł lub polimerów w warunkach normalnie spotykanych w trakcie przewozu, czyli materiałów polimeryzujących. O te materiały rozszerzono klasę 4.1, która teraz obejmuje materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne, materiały polimeryzujące i materiały wybuchowe stałe odczulone. Materiały polimeryzujące to nowe pozycje UN 3531, UN 3532, UN 3533, UN 3534. Jeżeli dla bezpieczeństwa przewozu nie jest wystarczająca ich stabilizacja chemiczna, to należy stosować stabilizację poprzez kontrolowanie temperatury.

Nowością jest wprowadzenie w klasie 3 dla niektórych materiałów ciekłych lepkich, zagrażających środowisku (warunki, których materiałów to dotyczy określone są w ADR) możliwości zwolnienia od stosowania większości przepisów ADR, jeżeli są przewożone w opakowaniach zawierających nie więcej niż 5 litrów tych materiałów.

Przewóz pojazdów, maszyn, urządzeń – tutaj nastąpiły zmiany, które w dalszej części zostaną zasygnalizowane. Pojawiły się nowe pozycje towarów niebezpiecznych, które mają znaczenie przy określaniu możliwości i zakresu zastosowania zwolnień przy przewozie pojazdów, maszyn jako ładunek:

W klasie 3, UN 3528 – silnik spalania wewnętrznego zasilany materiałem zapalnym ciekłym lub silnik zasilany ogniwem paliwowym na materiał zapalny ciekły, lub maszyna spalania wewnętrznego zasilana materiałem zapalnym ciekłym, lub maszyna zasilana ogniwem paliwowym na materiał zapalny ciekły;

W klasie 2, UN 3529 – silnik spalania wewnętrznego zasilany gazem palnym lub silnik zasilany ogniwem paliwowym na gaz palny, lub maszyna spalania wewnętrznego zasilana gazem palnym, lub maszyna zasilana ogniwem paliwowym na gaz palny;

W klasie 9, UN 3530 – silnik spalania wewnętrznego lub maszyna spalania wewnętrznego;

Konsekwencją jest też wprowadzenie nowej instrukcji pakowania dedykowanej UN 3528, UN 3529, UN 3530.

4) Nowe znaczenie niektórych istniejących pozycji w Tabeli A przepisów ADR.

Zmiany dotyczą głównie dwóch towarów niebezpiecznych UN 3166 i UN 3171.
UN 3166 (klasa 9) obejmująca dotychczas „silniki spalania wewnętrznego lub pojazdy zasilane gazem palnym lub pojazdy zasilane łatwopalną cieczą lub silnik z ogniwem paliwowym zasilanym gazem silnik z ogniwem paliwowym zasilanym cieczą łatwopalną lub pojazd z ogniwem paliwowym zasilanym gazem palnym lub pojazd z ogniwem paliwowym zasilanym cieczą łatwopalną", po nowelizacji obejmuje tylko „pojazd zasilany gazem palnym lub pojazd zasilany materiałem zapalnym ciekłym lub pojazd zasilany ogniwem paliwowym na gaz palny lub pojazd zasilany ogniwem paliwowym na materiał zapalny ciekły".
UN 3166 otrzymał też nowe przepisy szczególne – 312, 385, 666, 667, 669, które dotyczą klasyfikacji pojazdów, silników i urządzeń ze względu na ich zasilanie.

UN 3171 (klasa 9) w znowelizowanym ADR obejmuje tylko „pojazd akumulatorowy lub urządzenie zasilane akumulatorem". Dodane zostały też przepisy szczególne 240, 666, 667, 669 określające zasady klasyfikacji pojazdów oraz warunki, które należy spełnić, aby skorzystać z całkowitych wyłączeń z ADR.
Zmiany dotyczące UN 3166 i UN 3171 są znaczne, gdyż dotychczas UN 3166 i 3171 w ogóle nie podlegały pod ADR.

5) Przewóz pojazdów, silników, urządzeń jako ładunku.

Zmiany dotyczące UN 3166 i UN 3171 są znaczne, jako że dotychczas pozycje te w ogóle nie podlegały ADR.
Aktualnie, zgodnie z ADR 2017, przewóz - jako ładunku - pojazdów UN 3166 i UN 3171 reguluje przepis szczególny 666.
Przewóz - jako ładunku - silników i urządzeń zawierających w swoich podzespołach lub zbiornikach paliwa ciekłe lub gazowe (klasyfikowanych odpowiednio jako UN 3528, UN 3529, UN 3530) regulowany jest przepisem szczególnym 363. Zakres zwolnienia na podstawie przepisów szczególnych 363 zależy od wielkości zbiornika i ilości paliwa zawartego w zbiorniku. W zależności od ilości zawartego w zbiorniku paliwa konieczne może być oznakowanie urządzenia nalepkami i posiadanie dokumentu przewozowego.
Pojazdy przewożone jako ładunek nie podlegają ADR, jeżeli wszystkie zawory paliwowe pomiędzy silnikiem a zbiornikiem paliwa są zamknięte, a w przypadku pojazdu napędzanego gazem - obwód elektryczny jest przerwany (akumulator jest odłączony).

Natomiast nie podlegają przepisom ADR pojazdy, silniki, urządzenia jeżeli zbiorniki paliwa zostały odpowiednio opróżnione z paliwa (dotyczy to także paliwa gazowego).

6) Zmienione zwolnienia dotyczące przewozu gazów i paliw płynnych w baku pojazdu po nowelizacji – w skrócie.

Zmienia się przepis 1.1.3.2 zawierający dotychczas główne zwolnienia od ADR dotyczące przewozu gazów. Zgodnie ze znowelizowaną treścią tego przepisu, w dalszym ciągu przepisy ADR nie będą miały zastosowania do przewozu gazów znajdujących się w zbiornikach paliwowych lub butlach jednostki transportowej i służących do jej napędu lub do działania jej wyposażenia, używanego lub przeznaczonego do użycia podczas przewozu (np. urządzenia chłodzącego). Jednak łączna pojemność zbiorników paliwowych lub butli dla jednostki transportowej nie może przekroczyć ilości energii (MJ) lub masy (kg) równoważnej 54 000 MJ energii.

Wartość energetyczna paliw podana jest w następującej tabeli (odnosi się ona również do paliw ciekłych):

Paliwo	Zawartość energii	Paliwo	Zawartość energii
Olej napędowy	36 MJ/litr	Etanol	21 JM/litr
Benzyna	32 MJ/litr	Biodiesel	33 MJ/litr
Gaz ziemny/biogaz	35 MJ/Nm^3	Emulsja paliwa	32 MJ/litr
Gaz płynny (LPG)	24 MJ/litr	Wodór	11 MJ/Nm^3

Łączna pojemność nie może przekroczyć:
- 1080 kg dla LNG i CNG
- 2250 litrów dla LPG

Zmienia się także przepis 1.1.3.3 zawierający wyłączenia od stosowania przepisów ADR przy przewozie paliw płynnych. Zwolnienie w nim zapisane ogranicza się teraz tylko do paliwa znajdującego się do w zbiornikach pojazdu i służącego do jego napędu lub pracy jego wyposażenie, które jest używane podczas wykonywania przewozu lub przeznaczone do takiego użycia, w związku z wykonywaniem operacji transportowej. Paliwo, o którym mowa w

niniejszym zwolnieniu, może być przewożone w zbiornikach stałych (zgodnych z odpowiednimi przepisami), połączonych bezpośrednio z silnikiem pojazdu lub jego dodatkowym wyposażeniem lub w przeznaczonych do tego celu zbiornikach przenośnych (np. w kanistrach). Pojemność całkowita zbiorników stałych nie może przekraczać 1500 litrów na jednostkę transportową (dodatkowo, z innych przepisów ADR wynika, że pojemność jednego zbiornika nie może być większa niż 1000 litrów), a pojemność jednego zbiornika zamocowanego na przyczepie nie może przekraczać 500 litrów. W zbiornikach przenośnych można przewozić najwyżej 60 litrów paliwa na jednostkę transportową.

Uwaga: kontener wyposażony w urządzenia do używania w czasie przewozu i zamocowany na pojeździe uważany jest za integralną część pojazdu i korzysta z tych samych wyłączeń dotyczących odpowiednio paliwa gazowego lub paliwa ciekłego niezbędnego do pracy urządzeń.

Łączna pojemność zbiorników lub butli, w tym zawierających paliwa gazowe, nie może przekraczać wielkości energii równoważnej 54 000 MJ.

7) Nowe oznakowanie baterii litowych.

Praktycznie każda nowelizacja ADR przynosi zmiany dotyczące baterii litowych. ADR 2017 wprowadza nowy wzór nalepki do oznakowania sztuk przesyłki zawierających baterie litowe i litowo-jonowe (UN 3090, UN3091, UN 3480, UN 3481) oraz wymóg oznakowania nowym znakiem baterii zapakowanych zgodnie z przepisem szczególnym 188.

Oznakowanie sztuk przesyłek zawierających baterie litowe (UN 3090, UN3091, UN 3480, UN 3481)	Oznakowanie sztuk przesyłek zawierających baterie, jeżeli zapakowane są zgodnie z przepisem szczególnym 188 (tzw. małych)
Nalepka nr 9A	
Okres przejściowy na wprowadzenie nowego oznakowania do 31 grudnia 2018 r.(w okresie przejściowym można stosować, jak dotychczas, nalepkę dla klasy 9)	Okres przejściowy na wprowadzenie nowego oznakowania do 31 grudnia 2018 r.

Wprowadzony okres przejściowy daje producentom czas na dostosowanie się do nowych zasad, jednak powinni to zrobić jak najprędzej, by kolejni nadawcy w łańcuchu transportowym mogli wysyłać baterie spełniające wymagania ADR w zakresie oznakowania.

8) Instrukcje pisemne zgodne z ADR po nowelizacjach.

Ostateczna wersja znowelizowanych Instrukcji pisemnych zgodnych z ADR, opublikowana w ADR 2017 (obejmująca także zmiany z 2015 roku, dla których okres przejściowy ustalony został do 31 czerwca 2017 roku), bezwzględnie musi być stosowana od 1 lipca 2017 roku (fakultatywnie mogła być używana od 1 stycznia 2017 roku).
Znowelizowane instrukcje, jako że zawierają m.in. nową nazwę klasy 4.1 (rozszerzoną o materiały polimeryzujące), nowy wzór nalepki dla baterii litowych, można będzie łatwo odróżnić od instrukcji nieaktualnych.
Obowiązkiem przewoźnika jest zaopatrzyć załogę pojazdu w Instrukcje pisemne.

9) Nowa możliwość w przewozie luzem dotycząca tylko niektórych towarów niebezpiecznych dopuszczonych na podstawie ADR do tego sposobu przewozu.

Dla kilku towarów niebezpiecznych, które dopuszczone były do przewozu luzem, dodana została nowa możliwość – przewóz w elastycznym kontenerze do przewozu luzem, oznaczonym kodem BK3.
Konstrukcja kontenera BK3 musi odpowiadać wymaganiom określonym w ADR, a podstawowe jego parametry są następujące:
maksymalna pojemność – 15 m^3,
maksymalna masa – 14 ton,
czas używania – 2 lata od daty produkcji.
Ten nowy typ kontenera miał się pojawić w poprzedniej nowelizacji, w ADR 2015, lecz tak się nie stało. Natomiast w transporcie morskim kontener BK3 został dopuszczony dla tych kilku towarów dużo wcześniej, na podstawie poprawki 36-12 przepisów IMDG CODE.

10) Zmiany w wymaganiach dotyczących konstrukcji i dopuszczenia pojazdów do przewozu towarów niebezpiecznych (dotyczy pojazdów typu EX/II oraz OX).

W znowelizowanych przepisach ADR usunięta została definicja typu pojazdu „OX" (wymagany był do przewozu w cysternie tylko jednego towaru niebezpiecznego UN 2015) oraz wszelkie inne zapisy dotyczące pojazdu „OX", co oznacza, że nie będzie mógł być stosowany do przewozu towarów niebezpiecznych.
Wprowadzone zostały zaostrzone wymagania techniczne dla pojazdów EX/II, które stosowane są do przewozu materiałów wybuchowych klasy 1 (instalacja za tylną ścianą kabiny, stosowanie bezpieczników, połączenia elektryczne, ABS, zwalniacz). Nowe wymagania muszą spełniać pojazdy, zarejestrowane dopiero po 31 marca 2018 r.

Kolejna nowelizacja przepisów umowy ADR nastąpi w 2019 roku. (B.K.)

Platforma TS dla członków PSPD i PISiL

Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych w Gdyni wspólnie z Polską Izbą Spedycji i Logistyki podjęły inicjatywę stworzenia portalu wymiany informacji handlowych między przewoźnikami a spedytorami, którego celem jest zwiększenie bezpieczeństwa obrotu towarowego. W wyniku nawiązanej współpracy powstała platforma Transportowo-Spedycyjna adresowana do firm- członków obu organizacji, która rozpoczęła działanie z dniem 29 maja 2017 roku.
Platforma dostępna jest bezpłatnie, jedynie dla zarejestrowanych użytkowników, którzy zostali zweryfikowani pod kątem posiadanych uprawnień na wykonywanie transportu i spedycji.
Regulamin korzystania z Platformy TS, formularz zgłoszeniowy i aktualizacyjny użytkownika dostępne są na stronie www.platformats.pl . Na Platformę można wejść także via strona www.pisil.pl, gdzie zamieszczony jest aktywny baner „Giełda ładunkowa dla członków PSPD i PISiL".

Do korzyści użytkowania Platformy TS niewątpliwie należą:
- ✓ zwiększenie bezpieczeństwa obrotu towarowego poprzez dostępność tylko dla zarejestrowanych firm i zgłoszonych pojazdów;
- ✓ współpraca z firmami zweryfikowanymi pod kątem posiadanych uprawnień na wykonywanie transportu i spedycji – członkami PSPD i PISiL;
- ✓ bezpłatne użytkowanie;

Dodatkowe wyjaśnienia w sprawie Platformy TS uzyskać można pod nr tel. 58 623 20 42.

Przekazując powyższą informację zachęcamy Państwa do odwiedzenia strony www.platformats.pl i zapoznania się z regulaminem celem rejestracji na Platformie TS.

Mamy nadzieję, że wychodzimy naprzeciw Państwa oczekiwaniom i liczymy na zainteresowanie nową możliwością wymiany informacji o wolnych ładunkach i pojazdach w transporcie krajowym, międzynarodowym i kontenerowym. (E.S.)

TRANSPORT MORSKI

Efektywność eksploatacyjna portów morskich w Polsce w zakresie funkcji przeładunkowej

1. Przedsiębiorstwa portowe w Polsce

Do 1990 r. porty morskie w Polsce tworzyły scentralizowane wielkie organizmy gospodarcze zarzadzanie przez państwo. W wyniku transformacji ustrojowej nastąpił podział tych przedsiębiorstw na wiele niezależnych podmiotów gospodarczych, realizujących różnorodne funkcje handlowe, transportowe, logistyczno- dystrybucyjne, przemysłowe, miastotwórcze. Ze względu na brak koordynacji w procesie zagospodarowywania przestrzeni portowych przez te podmioty, na mocy Ustawy o portach i przystaniach morskich z 1996 r. powołane zostały podmioty zarządzające,

pełniące funkcję gospodarza terenów portowych[1]. Do podstawowych zadań podmiotu zarządzającego przestrzenią portową należy przede wszystkim:

- zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową;
- prognozowanie i planowanie rozwoju portu;
- budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej;
- pozyskiwanie nieruchomości na potrzeby rozwoju portu;
- świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej[2].

Obecnie w Polsce w ramach gospodarki morskiej funkcjonuje około 12,6 tys. podmiotów gospodarnych, z czego najliczniejszą grupę stanowią przedsiębiorstwa świadczące usługi w zakresie produkcji i naprawy statków (41,4% w 2014 r.). Natomiast na rynku usług przeładunku, magazynowania i przechowywania towarów funkcjonuje ponad 460 podmiotów gospodarczych. W 2014 r. przedsiębiorstwa portowe świadczące usługi w zakresie funkcji przeładunkowej stanowiły 3,7% ogółu podmiotów prowadzących działalność w ramach gospodarki morskiej. Przedsiębiorstwa te głównie są zlokalizowane na obszarze województwa pomorskiego. Jak wynika z tabeli 1, na województwo to przypada aktualnie 32,6% ogółu w Polsce przedsiębiorstw realizujących usługi w ramach przeładunków, magazynowania i przechowywania towarów.

Istotnym skutkiem procesu transformacji gospodarczej rozpoczętej w latach 90. była zmiana struktury wielkościowej przedsiębiorstw portowych. Obecnie branża gospodarki morskiej opanowana jest przez małe przedsiębiorstwa (rys. 1). W 2014 r. przedsiębiorstwa, w których liczba zatrudnionych wynosiła do 9 osób stanowiły w tej branży 90,9% (11,4 tys.), a na przedsiębiorstwa o zatrudnieniu powyżej 49 osób przypadało zaledwie 2,4% ogółu przedsiębiorstw (300 firm).

Tab. 1. Liczba podmiotów gospodarki morskiej w Polsce w latach 2010-2014

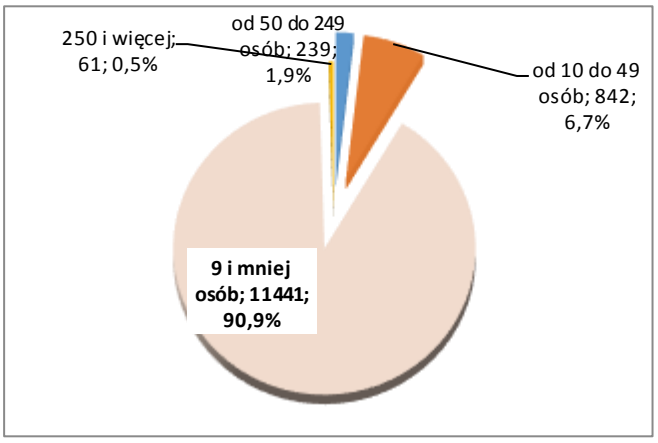
Lata	Gospodarka morska ogółem	W tym przedsiębiorstwa realizujące usługi w ramach przeładunków, magazynowania i przechowywania towarów			
		ogółem	na obszarze województwa		
			pomorskiego	zachodniopomorskiego	warmińsko mazurskiego
2010	10 915	423	105	90	3
2011	11 064	431	119	91	3
2012	11 938	420	119	95	4
2013	12 213	486	152	86	7
2014	12 583	466	152	84	7

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2015, GUS, Warszawa 2015.

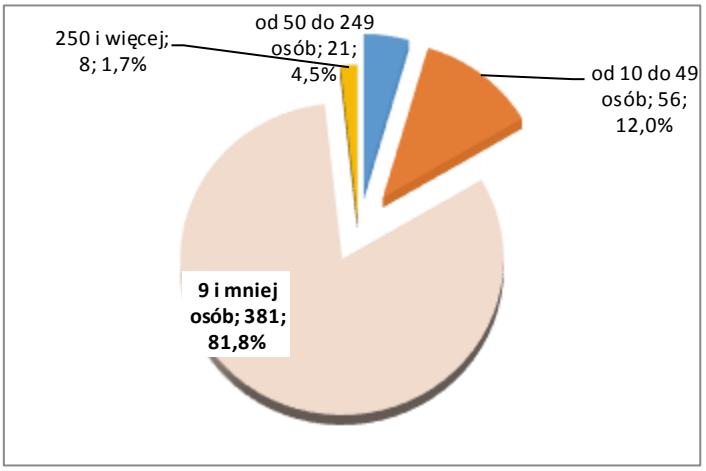
Jak wynika z rys. 2, podobne rozdrobnienie podmiotów gospodarczych występuje na rynku usług portowych w odniesieniu do przeładunków, magazynowania i przechowywania towarów. W 2014 r. przedsiębiorstwa o liczbie zatrudnionych do 9 osób stanowiły 81,8% (381 firm), a na przedsiębiorstwa o zatrudnieniu powyżej 49 osób przypadało 6,2% ogółu przedsiębiorstw (29 firm).

[1] B. Szwankowska: Przekształcenia struktur przestrzennych polskich portów morskich w ostatnim ćwierćwieczu. W: Porty morskie w perspektywie przestrzennej, ekonomicznej, transportowej, logistycznej i społecznej. Pod red H. Klimek. Wydawnictwo UG, Gdańsk 2016, s. 62.

[2] Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, Dz.U. 1997 Nr 9 poz. 44.



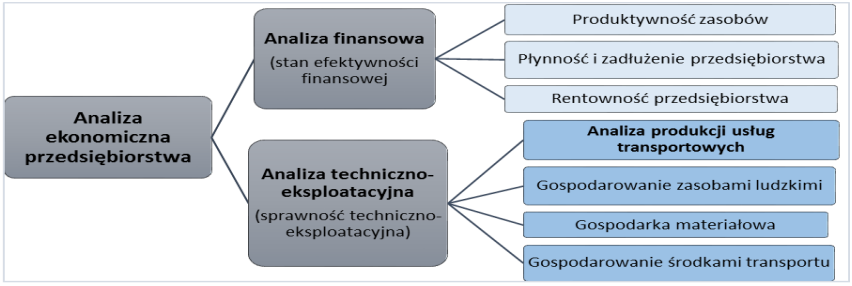
Rys. 1. Struktura przedsiębiorstw gospodarki morskiej w Polsce w 2014 r. według wielkości zatrudnienia
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2015, GUS, Warszawa 2015.



Rys. 2. Struktura przedsiębiorstw świadczących usługi w zakresie przeładunku, magazynowania i przechowywania towarów w portach morskich w Polsce w 2014 r. według wielkości zatrudnienia
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2015…

2. Efektywność eksploatacyjna portów morskich w Polsce

Efektywność ekonomiczna każdego przedsiębiorstwa jest odzwierciedleniem efektywności gospodarowania we wszystkich obszarach jego działalności. W praktyce na ogół analiza efektywności gospodarowania w przedsiębiorstwie ogranicza się do analizy finansowej. Tymczasem analiza techniczno-ekonomiczna, która odnosi się do oceny sprawności procesów techniczno-eksploatacyjnych jest istotnym komponentem analizy ekonomicznej przedsiębiorstwa (rys. 3). Zjawiska eksploatacyjne są naturalnym elementem funkcjonowania każdego podmiotu gospodarczego. Spośród zjawisk eksploatacyjnych **podstawowy obszar analizy techniczno-ekonomicznej każdego przedsiębiorstwa stanowi analiza produkcji**, której wyniki są podstawowym narzędziem oceny efektywności operacyjnej działalności przedsiębiorstwa.



Rys. 3. Komponenty analizy ekonomicznej przedsiębiorstwa transportowego
Źródło: Opracowanie własne

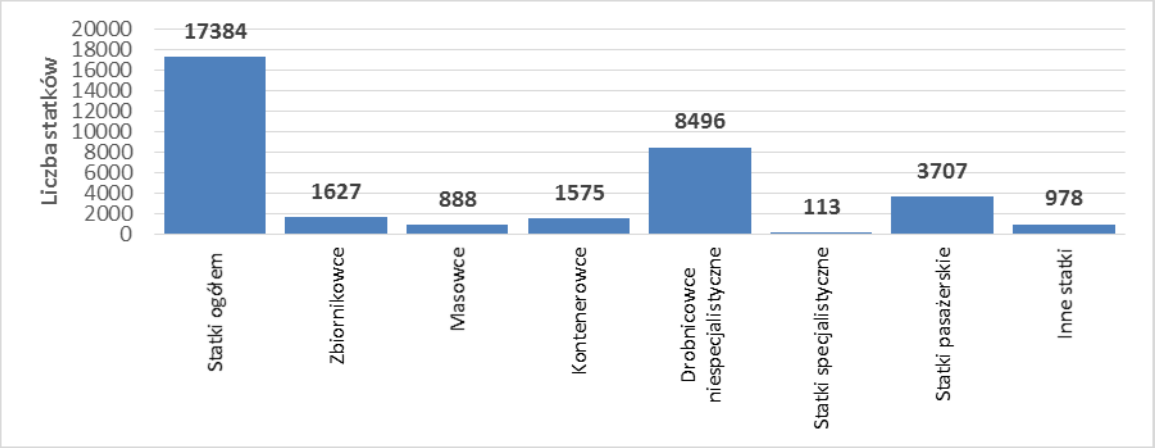
W przypadku portów morskich działalność produkcyjna w dużym stopniu polega na świadczeniu usług w zakresie przeładunków. Stąd też do najbardziej syntetycznych mierników odzwierciedlających zakres i rozmiary prowadzonej działalności portów morskich w zakresie funkcji przeładunkowej należą:

- liczba statków wchodzących do portu morskiego w określonej jednostce czasu,
- łączna wielkość masy ładunkowej przemieszczona przez porty morskie w określonej jednostce czasu.

Znaczenie analizy wyników produkcyjnych przedsiębiorstw portowych powiązanych z realizacją funkcji przeładunkowej są o tyle istotne, gdyż są podstawą oceny poziomu wykorzystania zdolności przeładunkowych portów i produktywności zaangażowanych zasobów, a także są odzwierciedleniem zmian pozycji portów w lądowo-morskich łańcuchach logistycznych

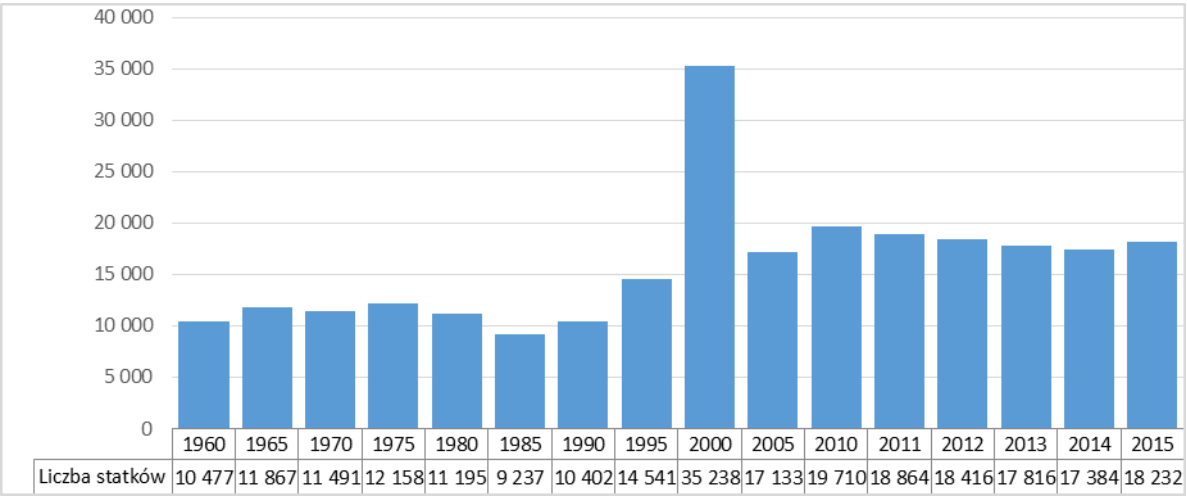
Dane dotyczące ruchu statków w portach morskich obejmują statki pełniące funkcje transportowe (w tym barki morskie), z wyłączeniem statków szkolnych, holowników, lodołamaczy, statków nowo zbudowanych wychodzących w morze na rejsy próbne oraz z wyłączeniem statków o pojemności brutto poniżej 100 m^3.

Jak wynika z rys. 4, ogółem w 2014 r. do portów morskich w Polsce wpłynęło prawie 17,4 tys. statków, z czego największą grupę stanowiły drobnicowce niespecjalizowane (48,9% ogółu statków). Spośród statków do przewozu ładunków istotną grupę stanowiły także zbiornikowce (9,4% ogółu statków) oraz kontenerowce (9,1% ogółu statków).



Rys. 4. Jednostki wchodzące do portów morskich w Polsce w 2014 r. ze względu na typ statków morskich
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2015…

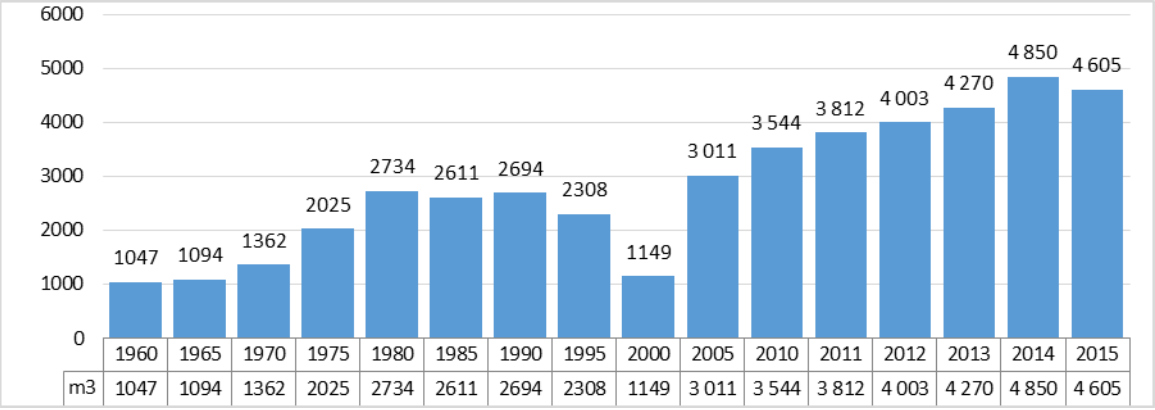
Z obserwacji wynika, że od 2001 r. liczba statków wchodzących do portów morskich w Polsce zmniejsza się (rys. 5). Podczas gdy w 2000 r. do portów wpłynęło ponad 35 tys. statków to w 2015 r., liczba ta zmniejszyła się do 18,2 tys. Tendencja ta wynika przede wszystkim z eksploatacji coraz większych jednostek pływających (rys. 6). O ile w 2000 r. przeciętna pojemność netto statku wchodzącego do portów morskich w Polsce wynosiła około 1150 m^3, to w 2015 r. zwiększyła się do 4605 m^3.



Rys. 5. Liczba statków wchodzących do portów morskich w Polsce

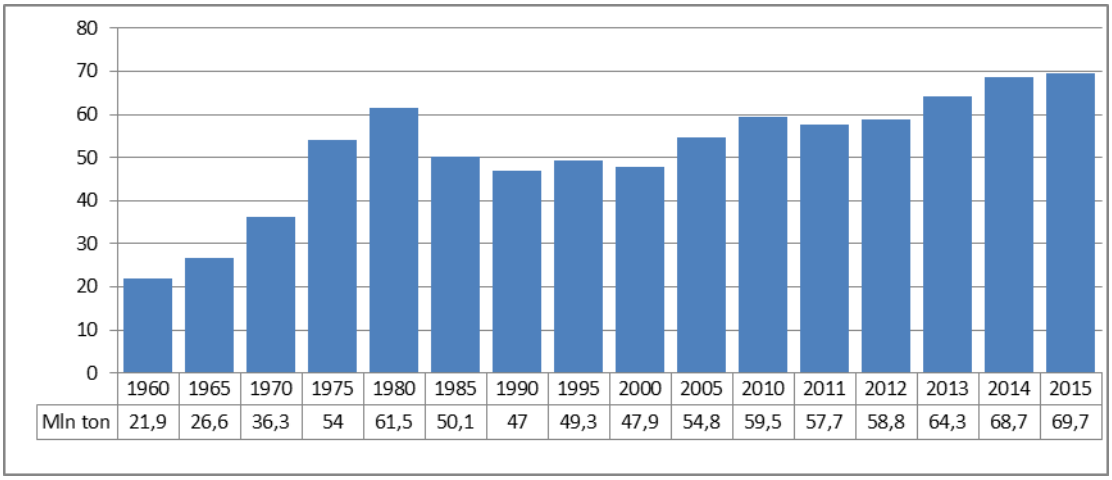
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Transport wyniki działalności; Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2015...; Gospodarska morska w Polsce w 2015 r. GUS, Warszawa 2016.

Szczególnym przykładem obsługi coraz większych statków są doświadczenia głębokowodnego terminalu kontenerowego (DCT) w Gdańsku. W 2010 r. w terminalu tym mogły być obsługiwane jednostki kontenerowe o pojemności 8 tys. TEU, od 2011 r. terminal zaczął obsługiwać kontenerowce klasy E o pojemności 15,5 tys. TEU, a w 2013 r. klasy Triple E o pojemności 18 tys. TEU, należące do największych statków kontenerowych na świecie[3].



Rys. 6. Przeciętna pojemność netto statków (do 2001 r. mierzona w NRT) wchodzących do portów morskich w Polsce (m^3)
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Transport wyniki działalności; Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2015…; Gospodarska morska w Polsce w 2015 r….

Podstawową jednak miarą aktywności gospodarczej portów jest masa obsłużonych ładunków, która traktowana jest jako masa brutto, a wiec masa własna ładunku wraz z opakowaniem, lecz z wyłączeniem od 2004 r. masy własnej jednostki ładunkowej (kontenera) i jednostek tocznych. Szczególnie dynamiczny wzrost przeładunków w portach morskich w Polsce obserwowany jest od 2010 r. Średniorocznie w latach 2010-2015 przeładunki ogółem zwiększały się o 3,2%. Jak wynika z rys. 7, w 2015 r. przeładowano w portach morskich w Polsce 69,7 mln ton ładunków i był to wynik jak do tej pory najwyższy w historii.



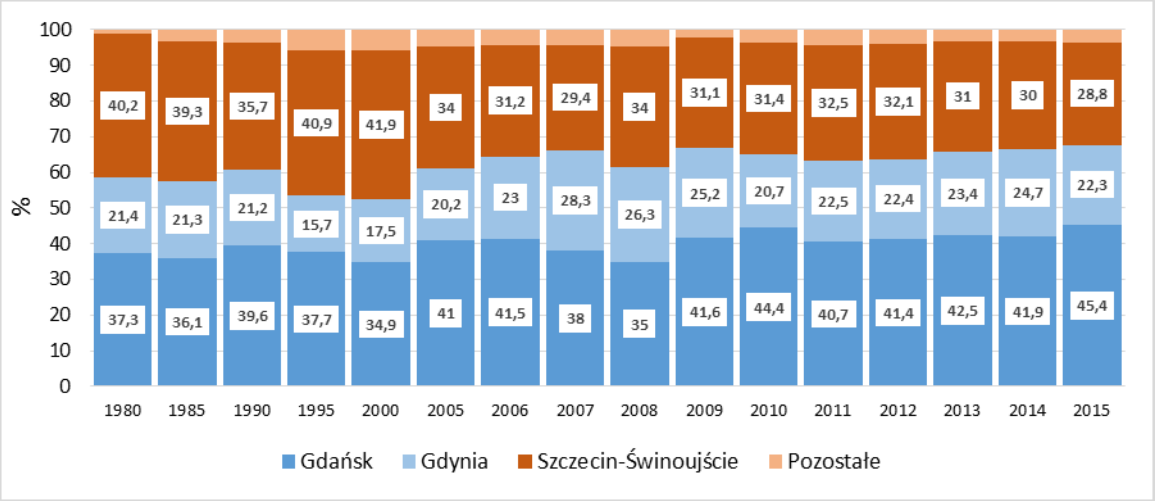
Rys. 7. Przeładunki w portach morskich w Polsce w latach 1960-2015
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Transport wyniki działalności; Gospodarska morska w Polsce w 2015 r….

Przeładunki w portach morskich w Polsce realizowane są przede wszystkim w ramach międzynarodowego obrotu morskiego. W 2000 r. przeładunki w obsłudze obrotu międzynarodowego stanowiły

[3] Terminal kontenerowy DCT Gdańsk, https://www.portgdansk.pl/o-porcie/terminal-kontenerowy-dct-gdansk, [dostęp 19.07.2016].

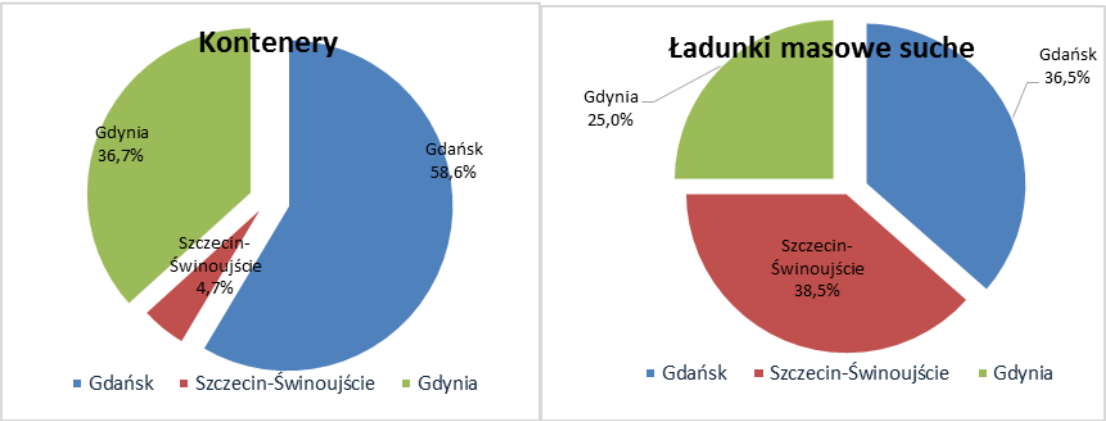
98,9% przeładunków ogółem, a w 2015 r. – 98,2%. Na przeładunki w obrocie krajowym przypada więc aktualnie zaledwie 1,8% przeładunków[4].

Spośród portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, kluczową rolę Polsce odgrywają porty morskie Gdańsk i Gdynia, a port Gdańsk jak do tej pory odnotował w 2015 r. największy udział w obrotach ogółem (45,4%). Co więcej, ranga tych portów na rynku usług portowych zwiększa się. Jak wynika z rys. 8, na porty te przypada aktualnie prawie 68% łącznych obrotów ładunkowych, a na przestrzeni lat 2000-2015 udział ten wzrósł o 15,3 p.p.



Rys. 8. Udział portów morskich w obrotach ogółem w latach 1980-2015
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2015…; Gospodarska morska w Polsce w 2015 r….

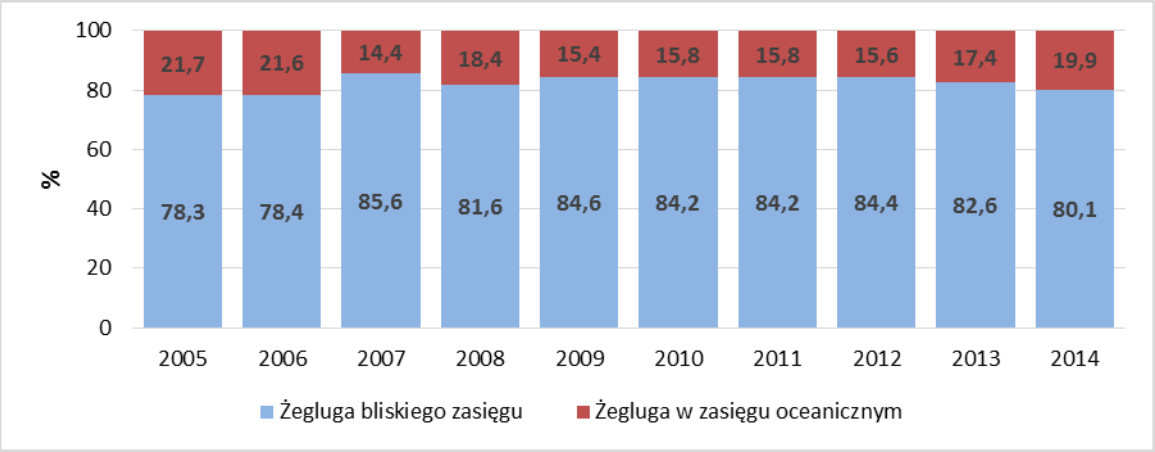
Porty te dominują zwłaszcza w obsłudze kontenerów oraz ładunków masowych suchych (rys. 9). Na porty ujścia Wisły przypada aktualnie 95,3% przeładunków kontenerów i 61,5% przeładunków ładunków masowych suchych. Szczególnie umacnia się pozycja na rynku usług portowych portu Gdańsk. W pierwszym półroczu 2016 r. w tym porcie obsłużono prawie 18 mln ton, co stanowi ponad 700 tys. ton więcej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego. Znaczny wzrost przeładunków w tym okresie zaobserwowano w odniesieniu do węgla (wzrost o 32%) oraz drobnicy (wzrost o 31%). Przeładunki węgla w pierwszym półroczu wyniosły ponad 2,5 mln ton i był to wynik jeden z najwyższych w minionej dekadzie. Przeładunki drobnicy wyniosły zaś 7,5 mln ton i był to wynik jak do tej pory najwyższy w historii[5].



Rys. 9. Struktura obrotów kontenerowych i ładunków masowych suchych według portów morskich w Polsce w 2015 r.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: M. Matczak: Polskie porty morskie w 2015 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość, Actia Forum sp. z o.o., marzec 2016.

[4] Gospodarska morska w Polsce w 2015 r., GUS, Warszawa 2016.
[5] W. Sobecki, Dobra sytuacja w polskich portach po I półroczu, „Polska Gazeta Transportowa" 2016, nr 39.

Obroty ładunkowe w portach morskich w Polsce głównie są realizowane w ramach żeglugi bliskiego zasięgu, która obejmuje przewozy wykonywane w zasięgu bałtyckim i europejskim. W ramach tego rodzaju żeglugi realizowane są wszystkie przeładunki gazu ciekłego, ropy naftowej i jej produkty oraz ładunków tocznych samobieżnych (głównie pojazdy ciężarowe) i niesamobieżnych (przyczepy, naczepy, wagony kolejowe). Jak wynika z rys. 10, przeładunki w obsłudze żeglugi bliskiego zasięgu w 2005 r. stanowiły 78,3% przeładunków ogółem, a w 2009 r. udział ten wzrósł do 84,6%, i jak do tej pory był najwyższy.

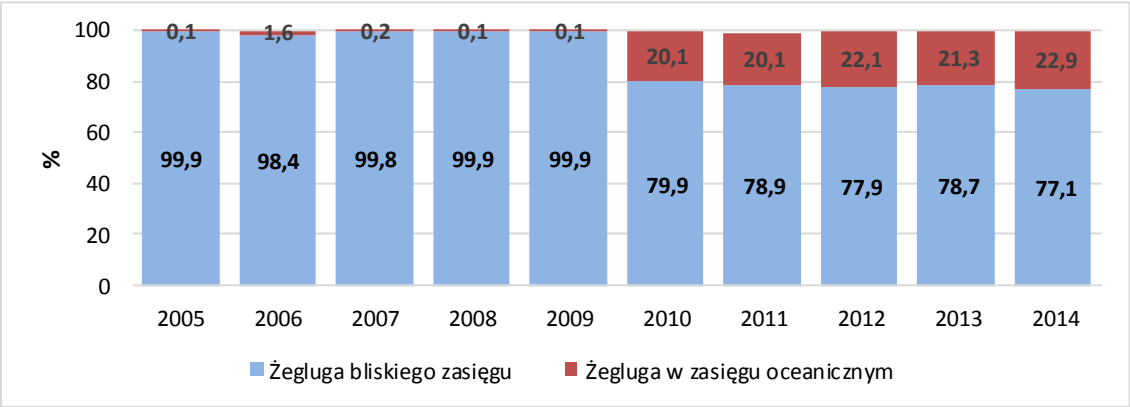


Rys. 10. Struktura obrotów portów morskich ogółem w Polsce według rodzaju żeglugi morskiej w latach 2005-2014 (%)
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Roczniki Statystyczne Gospodarki Morskiej

Od 2010 r. udział przeładunków ogółem w obsłudze żeglugi bliskiego zasięgu zmniejsza się na korzyść żeglugi dalekiego zasięgu, obejmującej przewozy oceaniczne. W 2014 r. z tego typu żeglugą było powiązanych 19,9% przeładunków ogółem, przy czym udział ten w poszczególnych portach był odmienny i wynosił:

- 16,9% w Gdańsku,
- 22,3% w Gdyni,
- 12,9% w Szczecinie,
- 27,1% w Świnoujściu[6].

W obsłudze żeglugi oceanicznej przede wszystkim zwiększa się udział przeładunków kontenerów. W latach 2005-2014 udział ten zwiększył się z 0,1% do 22,9% (rys. 11). Obecnie w Polsce przeładunki kontenerów w obsłudze przewozów w zasięgu oceanicznym realizowane są jedynie Gdańsku. W latach 2005-2014 udział przeładunków kontenerów w powiązaniu z żeglugą oceaniczną w porcie morskim w Gdańsku zwiększył się o z 0,5% do 41,2% (wzrost o 40,7 p.p.).

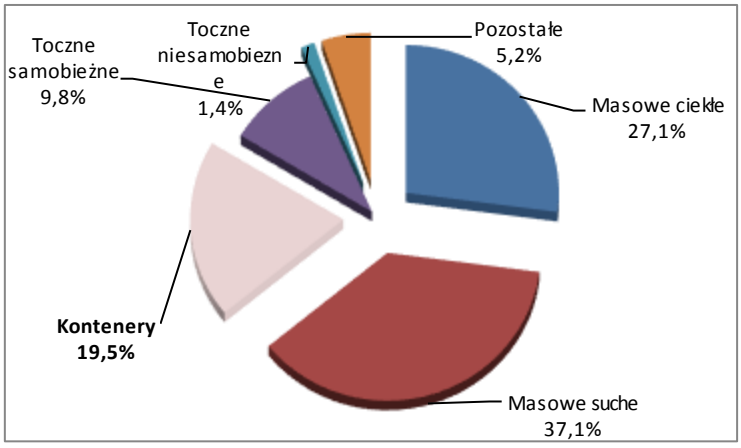


Rys. 11. Struktura obrotów kontenerowych portów morskich w Polsce według rodzaju żeglugi morskiej w latach 2005-2014 (%)

[6] Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2015, GUS, Warszawa 2015.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Roczniki Statystyczne Gospodarki Morskiej.

W strukturze asortymentowej przeładunków podstawową grupę stanowią ładunki masowe suche niezjednostkowane. Na tę grupę asortymentową w 2015 r. przypadało 37,1% przeładunków ogółem realizowanych w portach morskich w Polsce. **Na kontenery przypadało 19,5% przeładunków (rys. 12) i ta grupa ładunkowa charakteryzuje się aktualnie najwyższą dynamiką wzrostu**.



Rys. 12. Struktura asortymentowa przeładunków w portach morskich w Polsce w 2014 r.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Gospodarska morska w Polsce w 2015 r….

W latach 2000-2015 przeładunki kontenerów w portach morskich w Polsce zwiększyły się ponad 8-krotnie, osiągając w 2015 r. poziom prawie 1,9 mln TEU (tabela 2). Przeładunki te były jednak niższe o 12,9% w porównaniu do osiągniętych wyników w 2014 r., kiedy to jak do tej pory odnotowano najwyższy poziom przeładunków kontenerów – 2,1 mln TEU.

Tab.2. Przeładunki kontenerów w portach morskich w Polsce w tys. TEU

Porty	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Gdynia	188,3	400,2	461,2	619,5	610,5	378,3	485,2	616,4	676,3	729,5	849,1	684,8
Gdańsk	18,1	70,0	78,4	96,4	185,6	240,6	508,6	685,6	928,4	1177,6	1212,1	1091,2
Szczecin – Świnoujście	21,9	36,5	42,4	56,7	62,9	52,6	56,5	55,1	52,2	62,3	78,4	87,8
Razem	**228,2**	**506,6**	**582,0**	**772,6**	**859,0**	**671,5**	**1050,3**	**1357,2**	**1656,9**	**1969,4**	**2139,6**	**1863,8**

Źródło: M. Matczak: Porty morskie w 2006 r. „Logistyka" 2007, nr 2; M. Matczak: Polskie porty morskie w 2015 roku...

Porty w Gdańsku i Gdyni dysponują bowiem największym potencjałem przeładunkowym w zakresie obsługi kontenerów. Na koniec 2015 r. potencjał ten w tych portach szacowany był na 3,4 mln ton, a do końca 2016 r., przede wszystkim dzięki ukończeniu rozbudowy drugiej części DCT, ma wzrosnąć do 4,95 mln TEU[7]. Ze względu na wspomniany spadek przeładunków kontenerów w 2015 r., a także osiągnięty w latach 2014-2015 przyrost zdolności przeładunkowej terminali kontenerowych poziom wykorzystania zdolności przeładunkowej terminali w Polsce obniżył się z 60,6% do 52,2%, co świadczy o istnieniu znacznych rezerw.

Podsumowując, mimo pewnego załamania się w latach 2008-2009 obrotów ładunkowych, w długim okresie obserwowana jest w Polsce tendencja do poprawy wyników eksploatacyjnych portów morskich. Osiągane wyniki eksploatacyjne, zwłaszcza przez porty morskie Gdańsk i Gdynia, świadczą o tym, że porty te zajmują silną pozycję na rynku usług portowych w basenie Morza Bałtyckiego. Pod względem przeładunków kontenerów port morski w Gdańsku w 2014 r. zajmował drugą (za Petersburgiem), a port morski w Gdyni czwartą pozycję w grupie portów Morza Bałtyckiego. W odniesieniu do ładunków masowych suchych była to odpowiednio pozycja 6 i 11. Ponadto

[7] M. Borkowski: Zanosi się na posuchę. Dodatek specjalny Kontenery. Transport kontenerowy i multimodalny. „Namiary na Morze i Handel", luty 2016; Nowoczesny port dla Europy. Transport kontenerowy i multimodalny. „Namiary na Morze i Handel", luty 2016.

port morski w Gdańsku jako jedyny z portów morskich w Polsce znajduje się na liście 20 największych portów bałtyckich wykorzystywanych do obsługi ropy naftowej[8].

Można więc zakładać, że przyjęte *w Programie rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)* prognozy przeładunków w portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej na poziomie 82,3 mln ton są jak najbardziej realne. Także mimo niewielkiego obniżenia się przeładunków kontenerów w 2015 r., realne są także prognozy dotyczące tej grupy ładunkowej, które wg oczekiwań mogą wzrosnąć w 2020 r do 3-4 mln TEU[9]. Porty morskie w Polsce wykazują charakter rozwojowy i stają się coraz ważniejszymi ogniwami lądowo-morskich łańcuchów logistycznych. Można zatem oczekiwać, że porty morskie w Polsce, zwłaszcza porty ujścia Wisły, w przyszłości będą należały do wiodących na rynku usług portowych w rejonie Morza Bałtyckiego. (R.R.)

[8] Cathy Isaac: Worth its salt – Gdańsk port's container traffic development. "Baltic Transport Journal" 5/2014, http://baltictransportjournal.com/pdf-archive/btj-free-on-line-archive,179.html, [dostęp 19.07.2016].

[9] Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, lipiec 2013.

Stanowisko Polskiej Izby Spedycji i Logistyki w sprawie aktualnej sytuacji w transporcie kontenerowym i praktyk armatorów

2016 zapisał się w 60-letniej historii żeglugi kontenerowej jako najbardziej burzliwy i niespokojny rok. Zapisał się jako rok całkowitej nieprzewidywalności zarówno jeżeli chodzi o samą żeglugę jak i w aspekcie frachtów z wieloma wydarzeniami, które rozegrały się w pierwszej dziesiątce przewoźników kontenerowych powodując istotne zmiany i przetasowania w tej grupie.
Był to rok spektakularnych i bezprecedensowych zdarzeń, które przyćmiły inne jak otwarcie poszerzonego Kanału Panamskiego, wprowadzenie obowiązku weryfikacji masy brutto kontenerów wysyłanych drogą morską czy rekordowego złomowania zbędnego tonażu o pojemności ok 700,000 TEU.
Do takich zdarzeń należy z pewnością zaliczyć także upadek armatora Hanjin Shipping, (siódmego co do wielkości przewoźnika kontenerowego), który wywołał natychmiast ogromne zaniepokojenie i spekulacje na temat innych linii zagrożonych bankructwem, a także pięć konsolidacji w postaci:
- połączenia China Shipping/Cosco Container Lines,
- połączenia Hapag-Lloyd/United Arab Shipping Company,
- zapowiedzi zbliżającego się połączenia trzech głównych japońskich armatorów: NYK, MOL i K-Line,
- akwizycji NOL przez CMA-CGM,
- akwizycji Hamburg Sued przez Maersk Line.

2016 to także rok, w którym branża zdała sobie sprawę z faktu , że wyczerpała się formuła przeznaczania miliardów na zamówienia coraz większych statków przy malejących frachtach. Zjawisko to dało już znać o sobie wcześniej, ale tym razem sytuacja stała się jeszcze bardziej poważna. Spadające stawki spotowe zmusiły armatorów do zawarcia rocznych kontraktów w relacji Azja – Europa Północna (także w relacji Transpacyfiku) na niższym poziomie, aniżeli rok wcześniej. Na to nałożył się w marcu i kwietniu dalszy spadek do najniższego w historii poziomu. stawek spotowych obowiązujących przy co najmniej 50% przewozów w kontenerach.
Jak do tej pory podjęte działania takie jak: wycofywanie statków, slow steaming, konsolidacja, restrukturyzacja aliansów, integracja nie zastopowały, a wręcz wzmogły niekorzystne dla klientów armatorów zjawiska na rynku żeglugowym.
Znajduje to odzwierciedlenie w stanowisku wielu organizacji, w tym także reprezentujących załadowców jak np. Global Shippers' Forum (GSF), w ocenie którego (opartej m.in. o raport Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD)), w dużym stopniu ulega dalszemu pogłębieniu rozdźwięk pomiędzy oczekiwaniami klientów, a jakością serwisu, gdyż armatorzy koncentrują się prawie wyłącznie na sprawach operacyjnych i strukturze aliansów, podczas gdy klienci oczekują nowego „kontraktu handlowego", zapewniającego równość podmiotów pod kątem potrzeb i oczekiwań zarówno ze strony załadowców jak i armatorów. Stanowisko GSF podzieliła także European Shippers' Council (ESC).

Problemem relacji pomiędzy spedytorami, a armatorami zajęła się także międzynarodowa organizacja zrzeszająca spedytorów FIATA, a konkretnie działająca w jej ramach Working Group Sea Transport (grupa robocza transportu morskiego) przygotowując dwa dokumenty (nadal w dyskusji) w postaci:
- Shipping Lines – Freight Forwarders - Best Practices oraz
- FIATA and Supply Chain Visibility

Aktualnie nie istnieje żadna globalna platforma umożliwiająca dyskusję i wymianę poglądów pomiędzy spedytorami, a armatorami, a jeżeli dochodzi do dialogu, to z reguły na poziomie lokalnym, aczkolwiek i w takich przypadkach dialog z uwagi na stanowisko linii jest bardzo utrudniony. W/w dokumenty FIATA dokonując generalnej oceny sytuacji, wskazując także na zagrożenia oraz podnosząc chociażby problemy na jakie napotykają spedytorzy w codziennej pracy jak: kwestia wysokości kosztów demurrage/detention, czyszczenia/mycia kontenerów, depozytów gotówkowych z tytułu zwolnienia kontenerów, stanu przydzielanych kontenerów zwłaszcza przeznaczonych pod obładunek produktów żywnościowych, są próbą zbudowania w ramach FIATA własnego forum/platformy wymiany informacji i znalezienia w skali globalnej płaszczyzny nawiązania dialogu pomiędzy spedytorami a armatorami.

Z pewnością oprócz różnic pomiędzy poszczególnymi krajami i problemów specyficznych tylko dla danego rynku, istnieje cała gama problemów wspólnych dla branży. Do tej kategorii należy zaliczyć chociażby takie zjawiska jak :

- próby eliminacji spedytorów zwłaszcza w przypadkach klientów dysponujących znacznym wolumenem ładunków,
- sztuczne limitowanie możliwości przewozowych dla podniesienia stawek frachtowych,
- kontrowersje wokół zasadności wprowadzania szeregu dodatków frachtowych :
  - np. peak season surcharge, który praktycznie nie jest związany ze zmianą kosztów ponoszonych przez armatora, faktycznie zaś stanowi zawoalowaną formę podwyżki stawki frachtowej, czy
  - dodatków w stosunku do shipmentów zabukowanych przed terminem wprowadzenia takiego dodatku (ostatnia taka sytuacja z wprowadzonym Peak Season Recovery Surcharge - emergency PRS),
- bezprawne wymuszanie pod groźbą niezaładowania kontenerów na statek, podwyżki frachtu dla ładunków już zabukowanych.

Wielkim niepokojem napawa stopowanie przez linie żeglugowe bukingów kontenerów w eksporcie z Europy do Azji i Środkowego Wschodu. Sygnały o ograniczeniach bukingów przypominają sytuację z roku 2013, kiedy wstrzymanie przyjmowania ładunków trwało przez okres trzech miesięcy. Wg. części ekspertów sytuacja jest efektem przeorganizowywania serwisów w związku z aliansami, co powoduje, że statki nie mieszczą się w ramach zaplanowanych rozkładów rejsów. Ocenia się, że tzw. puste rejsy stanowiły 1/3 wszystkich rejsów w kierunku zachodnim w ciągu pierwszego tygodnia świąt chińskiego nowego roku osiągając 50% w drugim tygodniu. W konsekwencji pustymi rejsami stały się rejsy w kierunku na wschód doprowadzając do sytuacji kryzysowej pod względem zdolności przewozowych.

Załadowcy wyrażają coraz większe zaniepokojenie sytuacją, pogarszającymi się standardami świadczonych usług (serwisów) i przy wykorzystaniu przewagi podejmowaniem ze strony armatorów działań, które wskazują na całkowite odstępstwo od wszelkich zasad współpracy, dobrych praktyk handlowych czy wreszcie dobrych obyczajów. Z punktu widzenia klientów, w tym spedytorów obserwowane niekorzystne zmiany zachodzące na rynku nie pozostają bez wpływu na istotne zmiany w ich codziennej pracy operacyjnej. Polska Izba Spedycji i Logistyki przyłącza się do tych krytycznych ocen. Nie jest także przypadkiem, że firma konsultingowa Drewry UK przeprowadziła ostatnio ankietę skierowaną do załadowców i spedytorów w sprawie wpływu aliansów żeglugowych na rynek przewozów kontenerowych, która winna dać odpowiedź na zasadnicze pytanie - czy jakość usług oferowanych w ramach aliansów pozostaje na zapowiadanym przez armatorów poziomie. Wyniki ankiety będą publikowane służąc śledzeniu jakości serwisu armatorów kontenerowych, określeniu różnic w jakości na przestrzeni czasu i pomiędzy poszczególnymi armatorami i w celu stworzenia rankingu w aspekcie świadczonych usług, a także oferowanej ceny. (D.A.)

Weryfikacja masy brutto kontenera w transporcie morskim (VGM)

1. Aktualny stan prawny

W dniu 29 kwietnia 2017 r. weszła w życie ustawa z dnia 24 lutego 2017 r. o zmianie ustawy o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z dnia 14 kwietnia 2017 r. poz. 785).

Ustawa ta na mocy art. 5 dokonała m.in. zmiany w ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz, U. z 2016 r. poz. 281 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 32 i 60) **wprowadzając przepisy dotyczące określania zweryfikowanej masy brutto kontenera (VGM).**

Tym samym przestały obowiązywać rozwiązania tymczasowe, zawarte w Wytycznych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 31 maja 2016 r. w zakresie określania od 1 lipca 2016 r. zweryfikowanej masy kontenera (VGM) zgodnie z Prawidłem 2 Rozdziału VI Konwencji SOLAS.

Zgodnie z informacją MGMiŻŚ podajemy, że w związku z wejściem w życie przepisów ustawowych podmioty wpisane na tymczasową listę zatwierdzonych załadowców upoważnionych do określania VGM Metodą 2 są zobowiązane do poddania się kontroli wstępnej w celu uzyskania zatwierdzenia stosowania Metody 2. Załadowcy wpisani na listę tymczasową **nie są zobowiązani do składania nowych wniosków o przeprowadzenie kontroli wstępnej.** Z podmiotami tymi skontaktuje się w tej sprawie odpowiednio Polski Rejestr Statków S.A. lub właściwy

urząd morski. Po ustaleniu terminu kontroli wstępnej załadowcy będą mieli czas do 7 dni przed tym terminem do dokonania opłaty za kontrolę. W przypadku braku takiej wpłaty, zgodnie z Wytycznymi Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, tymczasowe zatwierdzenie Metody 2 straci ważność i konieczne będzie rozpoczęcie przez załadowcę nowego procesu zatwierdzenia, a korzystanie z Metody 2 w tym czasie nie będzie możliwe.

W razie pytań natury ogólnej możliwy jest kontakt z MGMiŻŚ drogą elektroniczną - sekretariatDGM@mgm.gov.pl. W przypadku natomiast pytań dotyczących bezpośrednio przeprowadzanych kontroli należy kontaktować się z Polskim Rejestrem Statków S.A. lub właściwym urzędem morskim (dane kontaktowe dostępne w Wytycznych Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej).

2. **VGM na Deepwater Container Terminal Gdańsk**

W związku z sygnałami kierowanymi do PISiL w sprawie problemów związanych z VGM na terminalu DCT informujemy, że Izba wystosowała do kierownictwa DCT pismo w tej sprawie kontynuując temat na spotkaniu z przedstawicielami pionu handlowego i operacyjnego DCT, które odbyło się w dniu 16 maja br.
Wydaje się, że problemy wynikają w głównej mierze ze specyfiki współpracy z DCT, a mianowicie obowiązującego na nim systemu operacyjnego odmiennego od modelu przyjętego na innych terminalach kontenerowych (np. BCT czy GCT), co oznacza w praktyce, że spedytor:
- nie ma możliwości dokonania w systemie DCT bezpośredniej awizacji kontenera,
- deklaruje wagę kontenera armatorowi, przy czym waga ta może być:
- wagą rzeczywistą , czyli wagą zweryfikowaną przez załadowcę lub spedytora,
- deklarowaną w oparciu o informacje/dokumenty otrzymane od załadowcy kontenera, która to waga najczęściej pojawia się w bukingu składanym armatorowi i może podlegać ew. korekcie.

Głównym problemem, na który zwracali uwagę nasi członkowie była kwestia obciążeń z tytułu niezgodności VGM, które w ostatnim czasie zaczęły otrzymywać firmy spedycyjne od niektórych armatorów. W korespondencji zwróciliśmy uwagę na przypadki:
- braku rzetelnej komunikacji pomiędzy armatorami/agentami a DCT - nie przekazywania terminalowi na czas zadeklarowanej przez spedytora wagi,
- brak rzetelnej deklaracji ze strony armatorów/agentów zwłaszcza w odniesieniu do partii ładunków tzw. wielokontenerowych, przy których agenci armatorów określają „ średnią wagę per kontener" i taką deklarują terminalowi jako VGM ignorując wagę z awizacji „gate-in" otrzymaną od spedytora.

W świetle prowadzonej korespondencji, przedmiotowego spotkania i udzielonych przez DCT wyjaśnień informujemy, że terminal przygotowuje wstępny plan załadunku statku na podstawie wagi brutto kontenera, która deklarowana jest na wejściu kontenera na terminal i lokując kontener w odpowiednie miejsce, tak aby uniknąć dalszych manipulacji kontenerem na terminalu. Późniejsza korekta wagi dokonana przed „cut off" statku, czy nawet „cut off" VGM skutkuje obciążeniem przez DCT armatora z tytułu stwierdzenia ew. różnicy wagi w stosunku do wagi zadeklarowanej na wejściu kontenera na terminal. Porozumienia DCT – armatorzy obowiązujące od 1 lipca 2016 r. czyli od momentu nowelizacji konwencji SOLAS przewidują opłatę kontraktową w przypadku stwierdzenia różnicy 1 tony i powyżej, niezależnie od ustawowej tolerancji 5%, która jest tolerancją natury administracyjnej.
W związku z powyższym, aby uniknąć ponoszenia dodatkowych kosztów wskazane jest:

1. zapewnienie w maksymalnym stopniu deklaracji rzeczywistej wagi kontenerów (VGM) na wejściu na terminal i unikanie ew. korekt, względnie dokonywanie korekt przed wjazdem kontenera na terminal,

2. w przypadku braku możliwości zweryfikowania wagi przez załadowcę, dokonanie tej weryfikacji przez spedytora przed wjazdem na terminal, przy wykorzystaniu funkcjonujących wag chociażby w pobliżu terminalu, a w ostateczności zleceniu tej usługi terminalowi DCT. W przypadku ważenia kontenera na terminalu DCT, nadal obowiązuje zasada, że ustaloną w wyniku ważenia VGM należy przekazać armatorowi celem jej uaktualnienia w systemie terminalu (kwity z ważenia DCT przesyła zlecającemu usługę). Weryfikacja wagi w wyniku ważenia na terminalu nie pociąga za sobą opłaty kontraktowej (oprócz oczywiście konieczności pokrycia kosztów ważenia),

3. weryfikacji zasadności obciążeń przerzucanych na spedytorów przez armatorów – czy rzeczywiście obciążenie takie wynika z ew. korekty , czy braku rzetelności ze strony agenta armatora – spedytor ma możliwość wglądu do systemu operacyjnego DCT i skonfrontowania deklaracji armatorskiej z wagą deklarowaną przez spedytora.

Przy okazji pragniemy zwrócić Państwa uwagę na niżej wymienione zapisy **Taryfy Standardowej DCT Gdańsk**:
- **Definicje ust. VII - Zmiana informacji** - zmiana wszelkich danych, dotyczących kontenera i drobnicy, zleconych przez Klienta, w tym zmiany informacji związanej z konwencją IMO SOLAS VGM po wejściu kontenera na terminal,
- **Opłaty za obsługę kontenerów - poz. 1.7.2 – Zmiana informacji** – EUR 30,00 per kontener 20'/40' (D.A.)

Komunikat Głównego Urzędu Miar dotyczący ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku

W kontekście nałożonego obowiązku weryfikacji masy brutto kontenera wynikającego z nowelizacji konwencji SOLAS przekazujemy Państwu komunikat GUM z 13 maja 2017 r. w sprawie ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku opublikowanej w Dzienniku Ustaw z 2016 r. poz. 542, z późn.zm.**.**

Przepisy, które weszły w życie 20 kwietnia ubr. określają kompetencje organów administracji miar w odniesieniu do **przyrządów pomiarowych** , których kontrolę pod kątem wymagań (także zagrożenia) prowadzą Dyrektorzy Okręgowych Urzędów Miar, zaś postępowanie administracyjne w sprawie wyrobów wprowadzonych do obrotu lub użytkowania niezgodnych z wymaganiami (lub stwarzających zagrożenie) prowadzi Prezes Głównego Urzędu Miar.

W ramach nadzoru rynku kontrole mogą obejmować zarówno **kontrolę wymagań formalnych** jak i szczegółowe badania laboratoryjne (w zależności od charakteru wyrobu) i mogą być przeprowadzane na różnych etapach np. etapie d**ystrybucji, oddawania do użytku i końcowego użytkowania po wprowadzeniu wyrobu do obrotu**, jak też **przed wprowadzeniem do obrotu lub oddaniem do użytku**. Wymagania zgodności określono w przepisach unijnych, na których bazują rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie :

- **wymagań dla przyrządów pomiarowych** (Dz,U, z 2016 r. poz. 815), w tym **wag automatycznych,**
- **wymagań dla wag nieautomatycznych** (Dz.U. z 2016 r. poz. 802).

GŁÓWNY URZĄD MIAR

BIURO SŁUŻBY MIAR

BSM.81.20.2017

Warszawa, dnia 13 maja 2017 r.

SEKRETARIAT PREZESA
22.05
1105

Szanowni Państwo,

Według rozdzielnika

W dniu 20 kwietnia 2016 r. weszła w życie ustawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2016 r. poz. 542, z późn. zm.), zwana dalej *„ustawą onr"*. Nowe przepisy ustanowiły kompetencje organów administracji miar w odniesieniu do przyrządów pomiarowych (są one wyrobami w rozumieniu art. 2 pkt 29 ustawy onr - rzeczami, bez względu na stopień ich przetworzenia, przeznaczonymi do wprowadzenia do obrotu lub oddania do użytku) określając je „organami nadzoru rynku". Kontrolę spełnienia przez przyrządy pomiarowe wymagań lub kontrolę w zakresie stwarzania przez przyrządy pomiarowe zagrożenia prowadzą Dyrektorzy Okręgowych Urzędów Miar (art. 58 ust. 2 pkt 9 ustawy onr). Natomiast postępowania administracyjne w sprawie wprowadzonych do obrotu lub oddanych do użytku przyrządów pomiarowych niezgodnych z wymaganiami lub stwarzających zagrożenie prowadzi Prezes Głównego Urzędu Miar (art. 58 ust. 3 pkt 9 ustawy onr).

Nowe przepisy ustanawiają zasady sprawowania nadzoru w zakresie zapewnienia, że wyroby wprowadzane na rynek Państw Unii Europejskiej spełniają obowiązujące wymagania, przyczyniając się jednocześnie do wysokiego poziomu ochrony interesów publicznych, takich jak zdrowie i ogólnie rozumiane bezpieczeństwo, bezpieczeństwo i higiena pracy w miejscu pracy, ochrona konsumentów oraz ochrona środowiska naturalnego, przy jednoczesnym zapewnieniu, że swobodny przepływ produktów nie będzie ograniczony w większym stopniu niż ten, który jest przewidziany w unijnym prawodawstwie harmonizacyjnym lub w innej stosowanej zasadzie unijnej.

Ponadto nadzór rynku jest istotny z punktu widzenia interesów podmiotów gospodarczych, ponieważ pomaga w eliminowaniu nieuczciwej konkurencji.

Działania w zakresie nadzoru rynku mogą być różnie organizowane w zależności od charakteru wyrobu oraz mogą obejmować zarówno kontrolę wymagań formalnych, jak również szczegółowe badania laboratoryjne. Kontrole w ramach nadzoru rynku mogą być przeprowadzane, po wprowadzeniu wyrobu do obrotu - na różnych etapach jego „cyklu życiowego", np. na etapie dystrybucji, oddawania do użytku lub końcowego użytkowania. Nadzór rynku może być zatem sprawowany w różnych miejscach, np. u producentów, importerów, dystrybutorów hurtowych lub

ul. Elektoralna 2
00-950 Warszawa P-10
tel.: (22) 581 9268
fax: (22) 581 93 91
e-mail: bsm@gum.gov.pl

detalicznych, w firmach zajmujących się wynajmem, u użytkowników. W tym miejscu należy dodać, że ustawa onr reguluje oraz szczegółowo wyznacza obowiązki podmiotów gospodarczych wprowadzających wyroby na rynek krajów Unii Europejskiej – w art. 13 dla producenta, w art. 16 dla importera oraz w art. 17 dla dystrybutora.

Istotnym zagadnieniem, jest poddanie wyrobu ocenie zgodności przed wprowadzeniem do obrotu lub oddaniem do użytku. Zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy onr, obowiązkowej ocenie zgodności przed wprowadzeniem do obrotu lub oddaniem do użytku podlegają wyroby, dla których określono wymagania w bezpośrednio stosowanym unijnym prawodawstwie harmonizacyjnym lub przepisach wdrażających unijne prawodawstwo harmonizacyjne, w tym w przepisach wydanych na podstawie art. 12 ustawy onr. W obszarze zainteresowania organów administracji miar są dwa rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. :

1) w sprawie wymagań dla przyrządów pomiarowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 815) - wdrażające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/32/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku przyrządów pomiarowych (dalej MID),
2) w sprawie wymagań dla wag nieautomatycznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 802) - wdrażające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/31/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępniania na rynku wag nieautomatycznych (dalej NAWI).

Rozporządzenie wymienione w pkt 1 określa wymagania dla wodomierzy, gazomierzy i przeliczników do gazomierzy, liczników energii elektrycznej, ciepłomierzy, instalacji pomiarowych, wag automatycznych, taksometrów, miar materialnych (materialnych miar długości i naczyń wyszynkowych), przyrządów do pomiaru: długości, pola powierzchni i wielu wymiarów oraz analizatorów spalin samochodowych.

Zgodnie z art. 8 ust. 1 ustawy onr, podczas przeprowadzania oceny zgodności z wymaganiami wyrób (przyrząd pomiarowy), poddaje się:

1) badaniom przez:
   a) producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela, jeżeli nie jest wymagane przeprowadzenie badań przez laboratorium niezależne od dostawcy i odbiorcy,
   b) akredytowaną jednostkę własną, jeżeli jest dopuszczone przeprowadzenie badań przez taką jednostkę,
   c) jednostkę notyfikowaną, jeżeli jest wymagane przeprowadzenie badań przez laboratorium niezależne od dostawcy i odbiorcy;
2) sprawdzeniu zgodności z wymaganiami - przez jednostkę notyfikowaną;
3) certyfikacji - przez jednostkę notyfikowaną.

Pozytywny wynik oceny zgodności wyrobu (stwierdzenie zgodności wyrobu z obowiązującymi wymaganiami) przeprowadzonej przez jednostkę notyfikowaną stanowi podstawę do wydania odpowiedniego certyfikatu i wprowadzenia wyrobu do obrotu lub oddania go do użytku. Przed wprowadzeniem wyrobu do obrotu lub oddaniem go do użytku, umieszcza się

na nim oznakowanie CE, a dodatkowo – w przypadku wag nieautomatycznych i przyrządów pomiarowych – oznakowanie metrologiczne.

Ponadto producent lub jego upoważniony przedstawiciel sporządza deklarację zgodności, która stwierdza, że wykazano spełnienie wymagań określonych w aktach unijnego prawodawstwa harmonizacyjnego, mających zastosowanie do danego przyrządu pomiarowego. Jeżeli deklaracja zgodności została sporządzona w innym języku, to tłumaczy ją na język polski ten podmiot, który udostępnił lub oddał do użytku wyrób na polskim rynku.

Dla ułatwienia korzystania wszystkim zainteresowanym z nowych przepisów Komisja Europejska wydała przewodnik *Blue Guide* (Niebieski przewodnik – wdrażanie przepisów dotyczących produktów w Unii Europejskiej 2016), w którym wskazano dobre praktyki, zarówno w odniesieniu do organów nadzoru rynku, jak i podmiotów gospodarczych zaangażowanych w obrót wyrobami np. na importerze i dystrybutorze spoczywa obowiązek przekazania klientowi informacji, czy dany przyrząd pomiarowy (wyrób) spełnia wymagania i przeszedł procedurę oceny zgodności, czy też ich nie spełnia, wobec czego nie może służyć do pomiarów zgodnych z obowiązującymi przepisami tj. z dyrektywami MID i NAWI. Dlatego, jeżeli wyrób nie spełnia wymagań, to powinna być wyraźna informacja załączona do przyrządu np. dodatkowy dokument do karty gwarancyjnej lub instrukcji obsługi albo trwale naniesiony na obudowie przyrządu lub tabliczce znamionowej czytelny napis informujący o niespełnieniu wymagań, co byłoby bardzo istotne dla użytkownika tego przyrządu oraz dla organów nadzoru rynku.

W tym miejscu należy zaznaczyć, że wszyscy – producenci, upoważnieni przedstawiciele, importerzy i dystrybutorzy oraz organy nadzoru rynku – ponoszą odpowiedzialność za to, aby na rynek trafiały wyroby (przyrządy pomiarowe) zgodne z przepisami. Współpraca w tym zakresie nie tylko pomaga we wzmacnianiu skuteczności unijnych wymagań dotyczących np. ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i środowiska naturalnego, lecz także wspiera uczciwą konkurencję między wszystkimi podmiotami podlegającymi tym samym zasadom.

Wobec powyższego zwracam się z uprzejmą prośbą o poinformowanie Państwa Członków jak i podległe Oddziały, firmy Kooperacyjne, firmy współpracujące itp. o obowiązkach i wymaganiach wynikających z obowiązującej ustawy onr.

Jednocześnie informuję, że planowane jest zorganizowanie – w czerwcu br., w siedzibie GUM w Warszawie – seminarium w zakresie ustawy onr, na które niniejszym serdecznie Państwa zapraszam. Informacja o seminarium oraz formularze zgłoszeniowe zostaną zamieszczone na stronie internetowej GUM.

Z poważaniem

ZASTĘPCA DYREKTORA
Biura Służby Miar
Andrzej Czechowski

CŁO/ PODATKI / FINANSE

System monitorowania drogowego przewozu towarów

Ustawa o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów ma na celu wdrożenie kolejnego narzędzia uszczelniającego system podatkowy , określa zasady i odpowiedzialność za naruszenie obowiązków związanych z tym przewozem . Jednym z obowiązków jest rejestracja przewozu towarów w prowadzonym przez Krajową Administrację Skarbową rejestrze SENT- zgłoszenia dokonuje się za pośrednictwem Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych w systemie SENT a przewóz towarów może nastąpić po otrzymaniu numeru referencyjnego.

Mając na celu omówienie zagadnień związanych z teoretycznym i praktycznym funkcjonowaniem przepisu Izba Administracji Skarbowej w Gdańsku i Polska Izba Spedycji i Logistyki zorganizowały wspólnie w dniu 5 czerwca 2017 roku spotkanie szkoleniowe poświęcone przepisom i praktyce w systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. Przy niniejszym Biuletynie przekazujemy Państwu materiały ze spotkania. (E.S.)

EUROINFORMACJE/ FIATA, CLECAT

Stanowiska CLECAT w sprawie transportu drogowego

Po wielomiesięcznym okresie konsultacji organizacja CLECAT - European Asssociation for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services z siedzibą w Brukseli, której członkiem jest Polska Izba Spedycji i Logistyki przedstawiła stanowisko w sprawie kluczowych zagadnień (inicjatyw) związanych z transportem drogowym w zakresie dostępu do rynku, spraw socjalnych, cyfryzacji, zrównoważonego rozwoju.
Opracowanie zwraca szczególną uwagę na następujące aspekty:
- Europejska polityka w zakresie transportu drogowego winna dążyć do osiągnięcia konkurencyjnego i zliberalizowanego rynku gwarantującego możliwie najlepsze usługi użytkownikom, jednocześnie respektując obowiązujący porządek prawny, który powinien zapewnić nie tylko harmonizację i wspólne podstawy, ale także system , który gwarantuje przewidywalność,

- CLECAT wyraża zaniepokojenie niepełną i niewłaściwą implementacją istniejących regulacji, które utrudniają swobodę przepływu towarów na obszarze wspólnego rynku. Zasadnicze dla spedytorów są takie regulacje, których celem jest poprawa efektywności i jakości usług przewozu w transporcie drogowym, które jednak nie stwarzają dodatkowych biurokratycznych obciążeń związanych z regulowaniem branży,

- Uczciwa konkurencja może być uzyskana w drodze lepszego nadzoru. Winno to być zadaniem administracji rządowych poszczególnych krajów członkowskich zapewniających właściwy nadzór i kontrolę, wzajemną wymianę informacji. Także w zakresie dobrych praktyk kontrolnych. Funkcje te nie powinny natomiast być przenoszone, co się niestety zdarza, na spedytorów stawiając ich w roli kontrolera i powodując zwiększenie obciążeń administracyjnych,

- CLECAT popiera potrzebę przejrzystości i uproszczenia obowiązujących regulacji i zapewnienia zgodnej implementacji i kontroli we wszystkich krajach członkowskich, aby osiągnąć naczelny cel, którym jest lepsze funkcjonowanie wspólnego rynku. CLECAT apeluje o realistyczne i pragmatyczne podejście, co jest tak istotne właśnie teraz, kiedy Europa potrzebuje powstrzymać przejawy protekcjonizmu, a który z pewnością nie przyniesie korzyści zarówno gospodarce europejskiej jak i społeczeństwu.

Poniżej przedstawiamy w skrócie stanowisko CLECAT w odniesieniu do:
- rewizji Rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady WE: **nr 1071/2009/WE** z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE i **nr 1072/2009** z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych,
- wzmocnienia regulacji w sprawach socjalnych w transporcie drogowym: czasu pracy i odpoczynku, delegowania pracowników - Rozporządzenie (WE) **nr 561/2006** Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w

sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Tekst mający znaczenie dla EOG), Dyrektywa **2002/15/WE** Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego, **Dyrektywa 2006/22/WE** Parlamentu Europejskiego i Rady z 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych, odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG,
- rewizji Dyrektywy **nr 1999/62/WE** Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (wraz ze zmianą – Dyrektywa nr 2011/76 z 27 września 2011 r.),
- rewizji Dyrektywy **nr 2004/52/WE** z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie oraz Decyzji **nr 2009/750/WE** Komisji Europejskiej z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (Decyzja EETS).

Dostęp do zawodu przewoźnika i dostęp do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Rozporządzenia 1071/2009, 1072/2009)

- nadrzędnym celem unijnej polityki nakreślonym w Białej Księdze w zakresie transportu jest stworzenie wspólnego rynku transportowego, na którym przewoźnicy z różnych krajów członkowskich mają dostęp do zawodu przewoźnika w rożnych krajach mogąc podejmować się świadczenia usług transportowych na terenie UE, aczkolwiek cel ten jeszcze nie został w pełni osiągnięty,
- CLECAT śledzi próby ograniczenia dostępu do rynku – dotyczy to zwłaszcza kabotażu, popierając inicjatywy UE wprowadzenia bardziej przejrzystych regulacji i zasad ich przestrzegania - proponuje odstąpienie od określenia ilości operacji kabotażowych wykonywanych w ciągu 7 dni, przy pozostawieniu jednak siedmiodniowego okresu pozostawania na terenie innego kraju. Kabotaż powinien obejmować także operacje od momentu wjazdu na teren danego kraju, co pozwoliłoby na lepsze wykorzystanie zdolności przewozowych, redukcję pustych kursów, a także lepsze zrozumienie definicji kabotażu,
- wiele aktualnych problemów jest rezultatem różnej interpretacji - implementacji przepisów w poszczególnych krajach członkowskich przy wprowadzaniu krajowych dodatkowych wymogów i zasad kontroli o charakterze protekcjonistycznym i które to zjawisko w większości przypadków ma miejsce w krajach o stosunkowo dużej ilości operacji kabotażowych,
- CLECAT wyraża opinię, iż w chwili obecnej nie ma wystarczających przesłanek, aby poprzeć propozycję rozszerzenia zasad na pojazdy poniżej 3,5 t.

Przepisy socjalne w transporcie drogowym: organizacja czasu pracy i odpoczynku kierowców, czasu pracy i delegowania pracowników (Rozporządzenie 561/2006, Dyrektywy 2002/15/WE i 2006/22/WE
- CLECAT stoi na stanowisku, iż dyrektywa w sprawie delegowania pracowników nie jest odpowiednia dla sektora transportu drogowego z uwagi na specyfikę branży, mobilność pracowników, jego ponadnarodowy charakter. KE uznała co prawda tę argumentację, ale z uwagi na rewizję tej dyrektywy w PE ostateczny los ew. regulacji dla transportu jest niepewny,
- CLECAT wyrażał niejednokrotnie swoje zaniepokojenie wprowadzaniem krajowych zasad, które burzą prawidłowe funkcjonowanie rynku transportowego popierając publicznie wszczęcie przez KE dochodzenia w sprawie naruszeń mających na celu ustalenie, czy krajowe zasady mogą z mocy prawa mieć zastosowanie do transportu międzynarodowego, w tym kabotażu i tranzytu. Zarówno MiLoG (Mindestlohngestz) jak i Loi Macron zaowocowały dodatkową niepewnością prowadzenia działalności, administracyjnym i finansowym obciążeniem zarówno dla przewoźników jak i spedytorów czy operatorów logistycznych – stąd apel do KE o dalsze działania w tej sprawie,
- zasady dotyczące delegowania pracowników i kabotażu pozostają ze sobą w ścisłym związku. Rozszerzenie krajowych regulacji prawnych na kabotaż - przy zastosowaniu dyrektywy o delegowaniu w kwestii płacy minimalnej, odpraw dla pracowników, spraw związanych ze zdrowiem, bezpieczeństwem i rejestracją działalności kabotażowej – które de facto ograniczają działalność kabotażu, nie przystają do rzeczywistości. CLECAT jest zgodny natomiast, że jeżeli czas pobytu będzie wskazywał na działalność o stałym charakterze, to z pewnością działalność taka winna podlegać rejestracji przez odpowiednie instytucje krajów członkowskich,

- CLECAT opowiada się za większą elastycznością w odniesieniu do tygodniowego odpoczynku biorąc pod uwagę możliwości skorzystania z bezpiecznych parkingów i innej infrastruktury służącej odpoczynkowi. Pozwoliłoby to na zwiększenie efektywności i elastyczności samych operacji transportowych przy uwzględnieniu sytuacji kierowców. Obecnie, kierowcy są niejednokrotnie zmuszeni do odbioru odpoczynku tygodniowego w pobliżu miejsca przeznaczenia czy nawet swojej bazy, aby pozostać w zgodzie z unijnymi regulacjami dotyczącymi czasu pracy i odpoczynku. Różne zasady w poszczególnych krajach członkowskich (takie jak np. odpoczynek w kabinie pojazdu) stwarzają problemy i niepotrzebne administracyjne obciążenia,
- uczciwą konkurencję można uzyskać poprzez lepszy nadzór. Kontrola i egzekwowanie przepisów, także wymiana informacji winny być sprawowane przez krajowe instytucje rządowe. Tymczasem CLECAT jest zaniepokojony coraz częściej zdarzającymi się przypadkami zastępowania tych funkcji wprowadzaniem coraz to nowych inicjatyw i regulacji z nakładaniem administracyjnych obciążeń na spedytorów i wyznaczaniem im roli kontrolera,
- CLECAT wyraża pogląd, że odpowiedzialni spedytorzy powierzając wykonanie usługi transportowej przewoźnikowi starają się i zakładają , że przepisy prawa, w tym dotyczące płacy minimalnej czy czasu pracy i odpoczynku, będą respektowane. Nie mniej jednak trzeba zdawać sobie sprawę z ograniczonych możliwości nadzoru i kontroli ze strony spedytora w tym zakresie i tym samym uniknięcia ryzyka wyboru przewoźnika popełniającego wykroczenia zarówno zamierzone jak i niezamierzone,
- CLECAT uznaje dotychczasową współpracę pomiędzy instytucjami odpowiedzialnymi za sprawowanie nadzoru i kontroli przepisów w poszczególnych krajach członkowskich za niewystarczającą postulując: - wzmocnienie roli i pozycji Europejskiego Rejestru Operatorów Transportu Drogowego, - lepszą wymianę informacji w zakresie naruszeń pomiędzy krajowymi instytucjami, także współpracę w walce z oszustwami poprzez międzynarodowe organa kontroli transportu drogowego (np. ECR – Euro Controle Route, TISPOL – European Traffic Police Network), - współpracę w zakresie zwalczania firm tzw. „letterbox", aczkolwiek nie opowiadając się za tworzeniem nowych regulacji , a jedynie proponując ściślejszy i ujednolicony nadzór i kontrolę , także w momencie zakładania firm.

Rewizja Dyrektywy 1999/62/WE – opłaty za użytkowanie niektórych typów infrastruktury , Dyrektywa 2004/52/WE w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych, Decyzja 2009/750/WE w sprawie europejskiej usługi opłaty elektronicznej

- nie tylko infrastruktura transportu drogowego, ale także jej utrzymanie mają kluczowe znaczenie dla gospodarki unijnej. Niestety aktualny stan infrastruktury, zwłaszcza sieć dróg nie przystaje do wymogów nowoczesnej gospodarki. Głównym powodem jest brak inwestycji w zakresie utrzymania dotychczasowej infrastruktury i usuwania wąskich gardeł przy przekraczaniu granic, podczas gdy pierwszeństwo otrzymują nowe inwestycje infrastrukturalne.
- CLECAT popiera inicjatywy KE ustalenia priorytetów w zakresie inwestycji , w tym znaczących inwestycji na rzecz usuwania barier na sieci TEN-T i brakujących połączeń,
- Dyrektywa eurowinietowa pozwala na różne modele opłat drogowych w Europie tworząc zlepek niekombatybilnych systemów. Obecny system dla pojazdów ciężarowych przy wyłączeniu pojazdów „lekkich" i autobusów często prowadzi do dyskryminacji zagranicznych kierowców i ciężkich pojazdów, jest także przyczyną omijania dróg podlegających opłatom,
- brak harmonizacji myta, opłat, winiet przy ograniczonej ilości funkcjonujących porozumień interoperacyjnych, konieczność wyposażenia pojazdu w kilka urządzeń pokładowych (OBU) staje się źródłem obciążeń administracyjnych kosztownych dla firm transportowych i logistycznych,
- CLECAT zawsze opowiadał się za wprowadzeniem interoperacyjnego i łatwego w użyciu elektronicznego systemu poboru aktualnych i przyszłych opłat i jest to warunek bezwzględny zanim zostanie wprowadzony jakikolwiek nowy system myta czy opłat dla użytkownika – rewizja Dyrektywy winietowej winna - biorąc pod uwagę zróżnicowanie istniejących systemów – doprowadzić do dalszej harmonizacji technologii i systemów opłat na obszarze UE,
- CLECAT będzie popierać unijne inicjatywy na rzecz stworzenia ram dla elektronicznego poboru opłat opartego na odległości, który będzie fair, przejrzysty, prosty i niedyskryminujący tzn.: - objęcie opłatami wszystkich pojazdów (także pasażerskich), - objęcie opłatami infrastruktury o znaczeniu europejskim (główne drogi w ramach sieci TEN-T, autostrady, drogi krajowe istotne dla ruchu międzynarodowego), - przeznaczenie przychodów z opłat na projekty w zakresie transportu drogowego, - wprowadzenie tych opłat (przynajmniej częściowo) mogłoby być rekompensowane obniżeniem np. podatków czy innych obciążeń finansowych,
- CLECAT zwraca też uwagę na konieczność odzwierciedlenia w opłatach zróżnicowania pojazdów pod kątem ochrony środowiska dla stworzenia systemu zachęt do kupna pojazdów „ekologicznych",

- jednocześnie CLECAT wyraża opinię, że podejmowanie odwetowych akcji w stosunku do użytkowników drogowej infrastruktury transportowej poprzez podnoszenie kosztów zewnętrznych, a tym samym kosztów dla branży handlowej nie jest środkiem skłaniającym do korzystania w większym stopniu z alternatywnych gałęzi transportu, nie służy też wzmocnieniu konkurencyjności UE.

Jednocześnie pragniemy podkreślić, że stanowisko CLECAT w przedmiotowych kwestiach pokrywa się ze stanowiskiem prezentowanym przez Polską Izbę Spedycji i Logistyki. (D.A.)

Oświadczenie FIATA I CLECAT w sprawie sytuacji na żeglugowym rynku kontenerowym

Aktualna sytuacja na żeglugowym rynku kontenerowym skłoniła międzynarodowe organizacje zrzeszające spedytorów, których członkiem jest także Polska Izba Spedycji i Logistyki. do zajęcia oficjalnego stanowiska. Międzynarodowa Federacja Zrzeszeń Spedytorów FIATA z siedzibą w Zurychu i Europejska Federacja Spedytorów CLECAT z siedzibą w Brukseli wydały wspólne oświadczenie wyrażające zaniepokojenie znacznym pogorszeniem serwisów, brakiem miejsca na statkach oraz polityką cenową, które przytaczamy niżej. (D.A.)

Doc. PR 17/07
DATE: 14/03/2017
FIATA / CLECAT SECRETARIAT
PRESS RELEASE
FIATA and CLECAT deeply concerned about current capacity levels and service uncertainties
Capacity for maritime shipments to Asia has decreased dramatically with repercussions on rates and service. Due to higher demand and capacity managed by carriers, shippers may have to wait for weeks to ship a container. CLECAT and FIATA express their Members' concern about this situation. The European and the Global associations of freight forwarders stress the importance of the availably of sufficient capacity to ensure the facilitation of world trade. Carriers must respect ongoing agreements and contracts. FIATA and CLECAT are open to discuss with the ocean carriers these current developments and the difficulties they are facing, but they cannot ignore their members' concerns with the level of service.

Sufficient capacity is needed

CLECAT and FIATA recognise that demand for shipments from Europe to the Far East has increased. However, the question arises whether the current situation of insufficient capacity can be explained merely by higher demand.

"We witness an increase of vessels being taken out of circulation, which in our opinion contradicts the current increase in demand. On some routes shipping lines only accept bookings for sailings as far away as in four weeks' time. Furthermore, it has been extremely difficult for the industry to deal with blank sailings", said Mr Jens Roemer, Chairman of the FIATA WG Sea.

FIATA and CLECAT emphasise the importance of ocean carriers in the global supply chains and are aware of the difficulties their industry is facing. However, in order to prevent longlasting damage to trade CLECAT and FIATA urge carriers to do all that is possible to guarantee sufficient capacity to traders.

Ongoing contracts and agreements should be respected

A number of carriers announced a Peak Season Recovery Surcharge (PRS) last week on cargo moving from Europe to the Far East. These separate announcements all appeared within a matter of days.

FIATA and CLECAT cannot silently absorb shipping lines now trying to apply the new PRS for shipments booked subject to tariffs and agreements valid at the time of booking. Ongoing contracts and fixed agreements should be respected in order to keep sustainable relationships in the supply chain.

Furthermore, CLECAT and FIATA question whether the PRS can justifiably be classified as a surcharge at all. Surcharges by definition relate to sudden changes in variable costs incurred by carriers, such as bunker prices, port congestion and currency fluctuations.
FIATA and CLECAT question whether such changes in the variable external costs have actually occurred in this situation.
This is unfortunately not the first time that FIATA has to reflect on questions raised by surcharges, the general principle of which was already discussed in a Press Release published in November 2014:
http://fiata.com/media/press-releases/2014/4-november.html .This is mirrored in CLECAT's Press Release published in January 2015, where Nicolette van der Jagt, CLECAT's Director General, said: "Today the issue of surcharges continues to raise questions with many shippers and freight forwarders."
Media Contact:
Marco Sorgetti, Director General, Email: sorgetti@fiata.com, www.fiata.com

Austria - ułatwienia dla delegowania pracowników w sektorze transportu

Obowiązująca od 1 stycznia 2017 r. ustawa o zwalczaniu dumpingu płacowego i socjalnego (LSD-BG) została znowelizowana w częściach odnoszących się do pracowników delegowanych w transporcie międzynarodowym. Ze względu na specyfikę branży wprowadzono następujące zmiany:

- zbiorcze zgłoszenie wszystkich kierowców i pojazdów wykonujących przewozy na terytorium AT na okres 6 miesięcy (dotychczas: obowiązek zgłoszenia każdego przejazdu i kontrahenta);
- możliwość przedkładania wymaganych dokumentów na nośnikach elektronicznych (dotychczas: obowiązek posiadania wszystkich dokumentów w wersji papierowej w kabinie pojazdu);
- wprowadzenie możliwości wskazania kierowcy jako osoby kontaktowej (dotychczas: obowiązek wskazania osoby kontaktowej w kwestii delegowania do AT innej niż kierowca).

Nowelizacja wejdzie w życie z dn. 1 czerwca 2017 r. Z pełnym tekstem można zapoznać się na stronie
https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/I/I_01589/fname_624829.pdf

Więcej informacji nt. delegowania pracowników do Austrii można uzyskać na platformie informacyjnej austriackiego ministerstwa pracy: http://www.entsendeplattform.at (źr. Komunikat WPHI Austria/ op. D.A.)